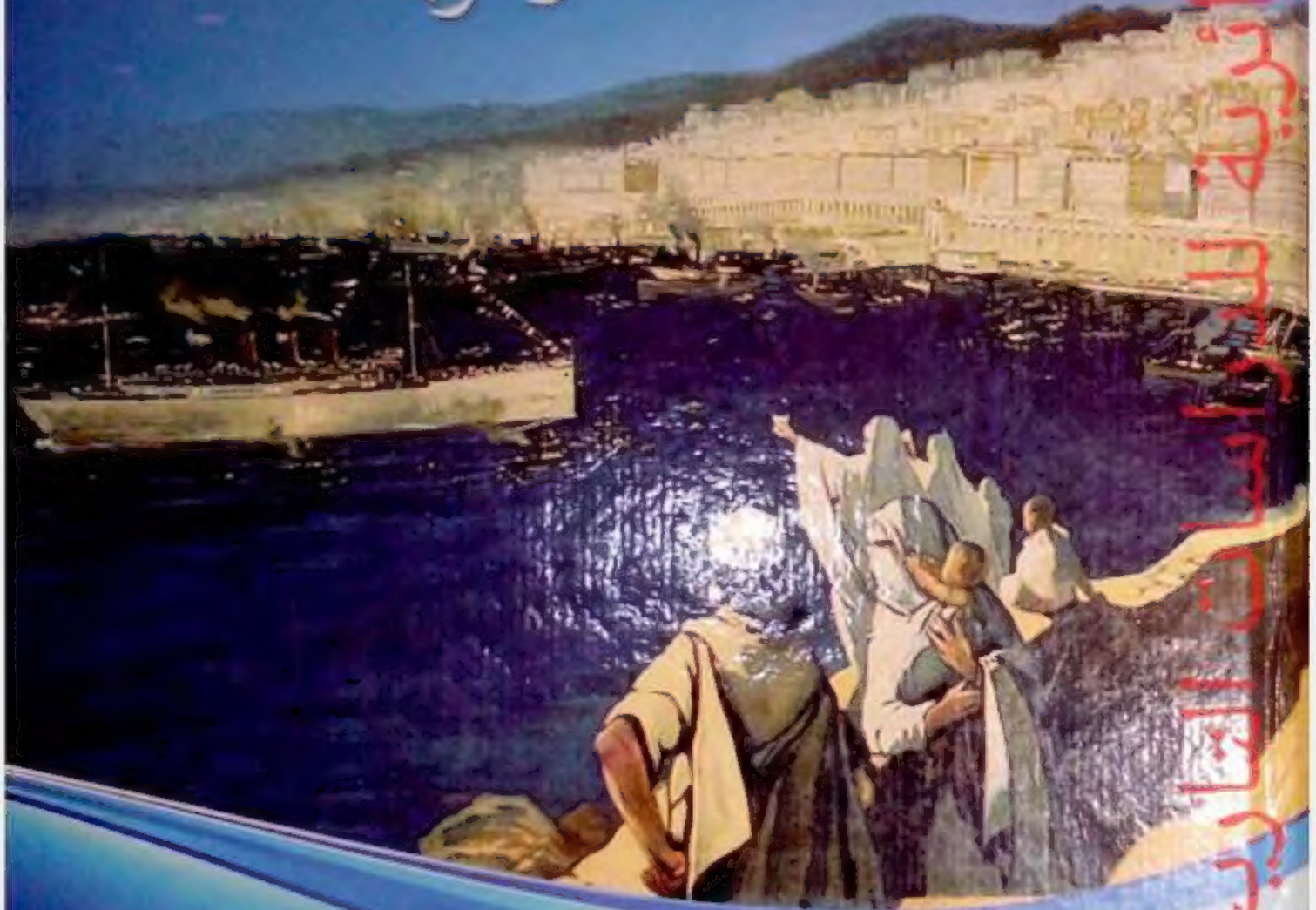


مخبر البناء الحضاري للمغرب الأوسط
جامعة الجزائر (2)

المواريء الجرائد عبر العصور سَلْمًا وَحَرْبًا

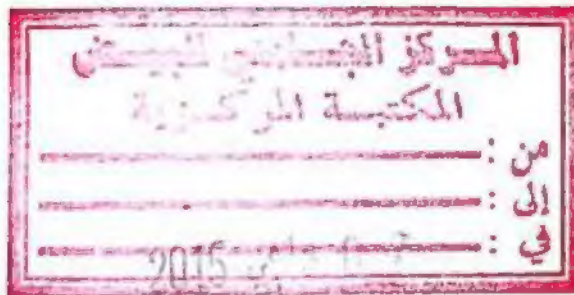


كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية



مخبر البناء الحضاري للمغرب الأوسط (الجزائر)
جامعة الجزائر

الموانئ الجزائرية عبر العصور "سلما وحربا"



كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

المكتبة الجزائرية للدراسات التاريخية

أعمال الملتقى الدولي
الموانئ الجزائرية عبر العصور "سلما وحرية"
المنعقد يومي 07-08 ديسمبر 2009
قاعة المؤتمرات العامة، جامعة الجزائر

منشورات مخبر البناء الحضاري للمغرب الأوسط (الجزائر) إلى نهاية
العهد العثماني- جامعة الجزائر

منظم الملتقى

مخبر البناء الحضاري للمغرب الأوسط (الجزائر)



جامعة الجزائر

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية



اللجنة التنظيمية :

رئيس اللجنة التنظيمية :

- أ.د. عبد العزيز لعرج / مدير المخبر

- أ.د. محمد بن عميرة

- د. محمد الهادي حارش

- د. أحمد شريفي

الأعضاء المنظمين :

- بن جدو عبد الفتاح

- جمعة إبراهيم

اللجنة العلمية :

- أ.د. عبد العزيز لعرج

- أ.د. محمد بن عميرة

- د. عبد الحق معزوز

- د. رشيد تومي

- دة. لطيفة بشاري حرم بن عميرة

- دة. بن بلة خيرة

لجنة القراءة :

- أ.د. محمد القورصو

- أ.د. مولود عويمر

- أة. دة. عائشة غطاس

- د. محمد لحبيب بشاري

- د. بن يوسف تلمساني

- دة. مليكة القورصو

- د. عبد العزيز شهبى

- د. إسماعيل بن نعمان

- أ. دريسي سليم

الكتابة والأمانة العامة :

♦ الأنسة مطالي أمينة

♦ السيدة جريدة بولالوة

♦ الدكتور موساوي عربية سليمة

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إهداء

إلى روح الأستاذة الدكتورة عائشة غطاس
التي بذلت جهداً معتبراً في إخراج هذا الكتاب والتي كانت تحرص
بشدة على نشر المقالة أو المداخلة التي ساهمت بها لكن المنية
اختطفتها قبل تحقيق أمنيتها ، إنا لله وإنا إليه راجعون.

دلیل

در اینجا به دلیل این که

در اینجا به دلیل این که

در اینجا به دلیل این که

در اینجا به دلیل این که

الفهرس

. المحور الأول :

الأهمية الإستراتيجية للموانئ الجزائرية عبر العصور 15

. إبحار الكنعانيين إلى أمريكا في الألف الأولى قبل الميلاد 35-17

د. محمد بهجت القبيسي

أستاذ محاضر في جامعات

حلب وتشرين والقاهرة سابقاً

. مدينة المهدية، مستعمرة نورماندية في بلاد الإسلام

منتصف القرنين السادس الهجري / الثاني عشر ميلادي 72-37

د. رشيد تومي

قسم التاريخ- جامعة الجزائر

. دور ميناء طرابلس الغرب الإستراتيجي في العصر الإسلامي 86-73

د. معمر الهادي القرقوطي

جامعة السابع من أبريل- ليبيا

. البحرية الجزائرية في القرن السادس عشر من خلال كتاب تحفة الكبار في

أسفار البحار لكاتب جلبي (1608- 1656م) 117-87

د. هشام سوادي هاشم

قسم التاريخ-كلية التربية /جامعة الموصل

. الموانئ الجزائرية من خلال مشروع أطلس موانئ

ومسالك العالم الإسلامي الوسيط (APIM) 130-119

د. علاوة عمارة

كلية الآداب والعلوم الإنسانية

جامعة الأمير عبد القادر- قسنطينة

- الأندلسيون وتنشيط حركية الواجهة البحرية للمغرب الأوسط 131-157
أ. رفيق خليفي
جامعة الأمير عبد القادر- قسنطينة
- أثر الميناء في نشأة وتطور عمران مدينة الجزائر 159-175
أ. بوقزاطة كريمة
قسم علم المكتبات والتوثيق- جامعة الجزائر
مشروع البحرية الجزائرية في عمليات إنقاذ
- الموريسكيين الأندلسيين خلال القرنين 16 و17م 177-213
د. حنيفي هلايلي
جامعة سيدي بلعباس
- الدور الحالي لميناء العاصمة في تفتح المدينة على منطقة البحر المتوسط 215-230
أ. عباس منصور ليلي / أ. بعزيز بركاني أمال
جامعة هواري بومدين للعلوم والتكنولوجيا
كلية علوم الأرض والجغرافيا والتهيئة القطرية
- أهمية ميناء إيول- قيصرية (شرشال الحالية) 241-268
أ. الزهرة زعبي
قسم التاريخ- جامعة الجزائر
- دور البحرية الجزائرية في القضايا الإنسانية الخارجية
بين القرنين الخامس عشر والتاسع عشر الميلاديين 269-292
أ. مصطفى داودي
جامعة الجلفة
- 293-306 Ville et port d'Alger Berkani- Baziz Amel et Hadjiedj Ali.....
Berkani – Baziz Amel et Hadj redj Ali

المحور الثاني :

- 307 الدور الاقتصادي للموانئ الجزائرية عبر العصور
- 323-309..... عنابة، الميناء والمدينة (هييون)
- د. شافية شارن
- قسم التاريخ- جامعة الجزائر
- 346-325..... موانئ شرق موريطانيا القيصرية
- د. محمد الجبيب بشاري
- قسم التاريخ- جامعة الجزائر
- 368-347..... الليبيون والبحر
- د. محمد الهادي حارش
- قسم التاريخ- جامعة الجزائر
- 402-369..... الصيد البحري بالسواحل المغربية في العصر الوسيط
- د. محمد بن عميرة
- قسم التاريخ- جامعة الجزائر
- 430-403..... التبادل التجاري بين الموانئ التجارية والأندلس
- أ. د. عبد الواحد ذنون طه
- عميد كلية التربية/جامعة الموصل
- 452-431..... النقل البحري في إمارة بين عبد الواد
- د. لطيفة بشاري (زوجة بن عميرة)
- قسم التاريخ- جامعة الجزائر
- 469-453..... ميناء مستغانم ودوره في تطور المدينة
- أ. بلجوزي بوعبد الله
- معهد الآثار- جامعة تلمسان
- 498-471..... الفنادق ودورها التجاري
- أ. نعيمة عميروش

- قسم التاريخ- جامعة الجزائر
515-499.....
د. عبد العزيز شهيبي
المدرسة العليا للأساتذة- بوزريعة
534-517.....
العلاقات التجارية بين إيالة الجزائر وليفورن
أ.ة. بليل رحمونة
جامعة معسكر
566-535.....
دور ميناء بجاية في النشاط التجاري الحربي "الكراسته"
أ.ة. مبارك نادية
قسم التاريخ - جامعة الجزائر
Place du port d'Alger dans le renforcement du role des transports
maritimes de l'Algerie.567-583
Abbas Leila Enseignante chercheur
USTHB-FSTGAT-LGAT
المحور الثالث :
585.....
دور الموانئ الجزائرية في الحروب عبر العصور
المرسى الكبير بوهران ودوره في الملاحة
623-587.....
المتوسطة من النشأة إلى الاحتلال الإسباني
د. محمد حسن
جامعة تونس
الغزو الإسباني للمدن والموانئ الجزائرية
645-625.....
وهران والمرسى الكبير أنموذجا
أ.ة. صبرينة الواعر
المدرسة العليا للأساتذة- جامعة قسنطينة
702-647.....
النشاط البحري للأسطول الجزائري خلال العهد العثماني
د. خير الدين شترة
قسم التاريخ- جامعة أدرار

المحور الأول

الأهمية الإستراتيجية للموانئ
الجزائرية عبر العصور

إبحار الكنعانيين إلى أميركا في الألف الأولى قبل الميلاد

أ.د. محمد بهجت قبيسي
أستاذ محاضر في جامعات
حلب وتشرين والقاهرة سابقا

بداية تحية إكبار وإجلال لأرواح شهدائنا في فلسطين ولبنان
والعراق والصومال والسودان، وبعد :

يعود الفضل في هذا البحث إلى العلامة عبد الحق فاضل
لمقالته المنشورة في مجلة اللسان العربي المغربية العدد 3 ربيع الثاني
1385. آب أغسطس 1965. وإلى رئيس وزراء سورية السابق الدكتور
معروف الدواليبي في كتابه دراسات تاريخية في أصل العرب
وحضارتهم الإنسانية المنشور في بيروت عام 1966. حيث أبرز نقشاً
كنعانياً وجد في البرازيل.

وجد النقش في البرازيل بمنطقة باريبا سنة 1873. وقد أعلنت
عن هذا النقش صحيفة : Dagblad Van Zuid-Houland الصادرة في 21
تشرين أول/أكتوبر 1873. والمكتشف هو : دون جوكين كوستا
[Don Joaquin Decostal]. ولندخل إلى قراءة النقش مباشرة ثم نعود
للتعليق عليه :

قراءة نقش البرازيل

السطر 1 : 

حرف الجزم : نحن ابن كن عن م ص دن م ه ق ر ت ه م ل
ك س ح ر ه ش ل ك

تفريق الكلمات : نحنا بن كنعن م ص دن م ه ق ر ت ه ملك سحر ه
شلك (نا)

اللفظ المقترح : نحنا بني كنعان م صيدون م ها قاريت ها
ملك، سحرها شلكنا

التفسير : نحن بني كنعان من صيدون من مدينة الملك،
في السحر فقد سلكننا

السطر 2 : 

حرف الجزم : ن ا ل ا ي ز ي ر ح ق ت ا ر ض ه ر م و ن ش ت
ب ح د ل ع ل ي و ن م

تفريق الكلمات : إلى أي زي رحقت أرض ها رم ونشت بحد
لعليونيم

اللفظ المقترح : إلى أي زي رحقات أرض ها رم ونشتي بحد
لعليونيم

التفسير : إلى هذه الأرض البعيدة، (العالية)، وضحيّنا

حرف الجزم : م ت م و ش ل ش ت ن ش م ب ا ي ح د ت ا ش ا ن ك
ي م ت ع ش ر ت ا ب ر

تفريق الكلمات : متيم وشلشة نشم بأي حد ت أشانك يم ت عشرة
آبر

اللفظ المقترح : متيم 'شلشة نشيم بأي حد ت أشانك يم ت عشرة
آبر

التفسير : رجل وثلاثة نساء لوحدهم حتى أخذ البحر عشرة
عمال (مهرة منًا)

السطر 8 : 1N 714N404714N40 &N719H

حرف الجزم : ح ب ل ت ي ا ع ل ي و ن م و ع ل ي و ن ت ي ح ن ا

تفريق الكلمات : حبلت يا عليونم وعليونت يحننا

اللفظ المقترح : حبالتي يا عليونيم وعليونات يحننا

التفسير : فوا حسرتنا، أيتها الآلهة والآلهات العليّون (نطلب
منكم التوفيق كي) يحنن بعضنا على بعض

التعليقات اللغوية

لقد سمى الكنعانيون أنفسهم بني كنعان ولم يسموا أنفسهم
افينيقيون أو بونيقيون أو بونيون، إذاً ما هي القصة، بالرجوع للوثائق
التاريخية نجد تطور هذه الكلمات والتي أساسها : بني كنعان
كما يلي :

وجدنا أن الكنعانيين سموا أنفسهم في النقوش بني كنعان، فمن أين أتت كلمة فينيقي ؟ ؟

- | | | | |
|-----------------------|----|---|-------------|
| بالعربية
الكنعانية | 1- | بني كنعان : | 𐤁 𐤏 𐤊 𐤕 𐤁 𐤏 |
| | 2- | بني كنع : | 𐤁 𐤏 𐤊 𐤕 𐤁 𐤏 |
| | 3- | بنسي ك : | 𐤁 𐤏 𐤊 𐤕 𐤁 𐤏 |
| بالعربية المصرية | 4- | فني خو : | 𐤁 𐤏 𐤊 𐤕 𐤁 𐤏 |
| | 5- | بني كو : | 𐤁 𐤏 𐤊 𐤕 𐤁 𐤏 |
| باليونانية (*) | 6- | فني ك + (فني كوس) باليونانية ولاحتفها
وس : | 𐤁 𐤏 𐤊 𐤕 𐤁 𐤏 |
| | 7- | فنيكو
س : | ΦΙΝΙΚΟΣ |

باللاتينية	-8	فينيقي : (مُسْتَفْرَبة)
	-9	فونيكو PHONICUS س :
	-10	بونيفي : PHONIC
	-11	بوني : PONI = PHONI
	(★) أخذت اليونانية كلمة «فينيكوس» من العربية المصرية «فني خو» ² .	

أما التعليقات اللغوية الأخرى من النص فنجد ما يلي :

- 1 [لم] تعني [من]، وردت في شعر اللهجة العربية العدنانية (الفصحى). يقول جميل بثينة :
لا أنسى م الأشياء لا أنسى قولها
وقد قرئت نضوى أمصتر تريد
- 2 لها] تعني اهذما، وتأتي بمجال التعريف.
- 3 [قاريت] : تعني القرية، المدينة، مكان الاستقرار. ونلاحظ هنا تماثل اسم [أقاريت = أچاريت (أي المدينة)]، ويمكننا قراءتها [قرتا] لتأثير اللهجة العربية الآرامية على اللهجة العربية الكنعانية بثبوت أداة التعريف (الألف بآخر الكلمة) [قرت + ا = قرتا] وهي مدينة قسنطينة في الجزائر.
- 4 [سحرا] : بمعنى وقت الصباح الباكر.
- 5 [شلكنا] : بمعنى [سلكننا] (سلكت الرياح بنا) قذفتنا العاصفة.
- 6 [أي زيا] : هذه.

- 7 لرحقاتا : واسعات بعيدات، لرحقات أرضاً أي الأرض البعيدة الواسعة.
- 8 لرحما : عالي. وفي العدنانية الرامة = المنخفض، بركة المياه، وهي من التضاد اللغوي. والرم هنا تعني (البعيدة)، وفي الآرامية والكنعانية تعني العالي. مثل : اعين رمتا = العين العالية في منطقة الزيداني ولا يعلوها عين أخرى.
- 9 لتشتي : نضعي بالماء غرقاً.
- 10 لبحدا : بأحدنا.
- 11 آدرا : قادر، عظيم. وجدنا هذا الإبدال في نقوش جزر البليار الكنعانية :
- أدسك = قدسك
لأذن لأدسك ملكقاريت
- أي : الأذن من قداستك يا مَلِكَ القرية
- 12 لعصيون جبيرا : اسم ميناء. زادَ لها "كروس" صوت الياء الساكنة، ونحن نسايره. أما في النقش فقد وردت (عَصُونًا) وفي التوراة على البحر الأحمر، لكن من الممكن تواتر الأسماء : صور في عمان، وصور في لبنان، كما سنرى.
- 13 ليم سيفاً : يم = بحر، سيف = ميناء. سيف الكويت (شط - ميناء) يلفظها أهل الكويت حتى الآن سيف الكويت).
- 14 لنسعا : نسافر بالبحر.

أ- نسع في العدنانية :

- أ- الإنساع : الحبال، واحدها إنسَع.
ب- لِنَسَعًا وَلِمَسَعًا : من أسماء ربح الشمال (لدقة مهبها).
ج النسَع : سيرٌ يُضفر على هيئة أَعَنَةِ النَعَال تُشدُّ به الرِّحال، والجمع أنساع وانسوع ولُنسَع.

ب- نسع في العبرية :

נ ס י לא ה : لنسيعة : سفرة، سفر، رحلة.

ن س ي ع ه

انظر : قاموس ي. قوجمان، مادة [נס'לא]، ص 554، مكتبة المحتسب، توزيع دار الجيل، بيروت.

ونرى أنَّ أساس الكلمة انسع : سار بقوة الريح على أشربة السفن، ولا سيما أنَّ المعنى في العدنانية هو أدق، حيث يقول : (من أسماء ربح الشمال لدقة مهبها) أي لدقة اتجاهات هبوبها، وهذا ما يحتاج إليه قائد السفينة الشراعية المعتمدة على الرياح.

وبعد هذا المعنى الرئيسي أخذت للكلمة مدلولات متصلة بها ومنها : (الإنساع) الحبال التي تستعمل في الأشربة. ومنها (نسيعة) في العبرية لتعني السفرة والرحلة التي كانت تخص سفر البحار المعتمد على الرياح فانتقل مدلول الكلمة إلى كل أنواع السفر.

البيرنيه. وتحليل الاسم [إسبانيا] حيث [ا = ا = ها = للتبنيه]،
وجمع لسبنا = لسابين] بحالة النكرة، وفي التعريف الآرامي
الكنعاني تضاف الألف بآخر الكلمة مثل [قرت = قرتا]. وهنا
لسابين] وبإدخال الألف تصبح [سابينا] لكن الألف تلغي النون
(تأكلها) فتصبح [سبانيا] مثل : [قدس - قدسين - قدسيا]

وليس قدسينا، دار - دارين - داريا، سور - سورين - سوريا.

أما كلمة [سبينا] فأصبحت تعني حرفياً حاصرنا لكنها أنت
بمدلول كلمة [حول]، أبحرنا فحاصرنا الجزيرة، أو أبحرنا
حول الجزيرة. ونظن أنها [سايين] خطأ إملائي بتكرار الباء.
[الحما] : أرض الخبز والخيرات.

-21

لید بعل : أي قوة بعل، والمقصود ببعل هنا هو [بعل حددا] إله
البرق والرعد والأمطار والرياح، وهو الإله الذي يحدد الأنواء.
وهناك آلهة أخرى تحمل اسم بعل مثل (بعل صفون) و(بعل
رشف) و(بعل حامون) (إله البراكين الحامية). ف(بعل) هنا تعني
تماماً كلمة (رب) فأقول (رب السماء) و(رب البيت) و(رب
العمل). وكلمة (يد) هنا أخذت مدلول القوة.

-22

لولا نهات : أي (ولا نوات) من فعل (أتى - يأتي). أما الهاء
فهي زائدة (راجع كتابنا : ملامح في فقه اللهجات العربيات
من الأكادية والكنعانية وحتى السبئية والعدنانية، الأحرف
الزائدة وهي : الهاء والنون والعين، ص. 190 - 195).

-23

[حبرانا] : الحبر هو الصديق، والأخبار = الأصدقاء والزملاء.

-24

- 25 لنبأ : بمعنى (ظَهَرَ)، ولا نزال نستعمل في بلاد الشام كلمة (نبأ) بمعنى (ظَهَرَ) فنقول : لنبأ فلان فجأة أي : (ظَهَرَ فلان فجأة).
- 26 لهون : تعني (هنا) نستعملها في عامياتنا.
- وفي النص : لنبأ هون ما أي : (ظَهَرَ هنا من).
- 27 لمتيم = رجال. أخذ المعنى من سياق النص، كما ذهب إلى ذلك "كروس".
- 28 لنشيم = نساء. ونلاحظ هنا أن الجمع مذكر حيث الجمع في المؤنث في كافة اللهجات بالألف والتاء، أي يجب أن تكون انشآت = نساء، لكن لاحظنا كثيراً استعمال الجمع المذكر للمؤنث كما في عامياتنا لثَلث نسوان ذهبوا = ثلاث نساء ذهبن، نقول ذهبوا ولا نقول ذهبن. لاحظ الجمع المؤنث في السطر /8/ عليونات.
- 29 لبأي حدا : أي لوحدهم.
- 30 لتأ : تعني حتى، ولا تزال تستعمل في عاميات لبنان حتى الآن. وهناك برنامج تلفزيوني في محطة المستقبل اسمه لوقف ت قلّك (بإبدال القافات همزات) (ت) تعني حتى.
- 31 (أشانك) : ذهب وشأنه بالخير، بمعنى أخذ. وهي موجودة في نقش (مُسِنَّ سِنَّهُمْ) ذو الكتابتين والأمازيغية (التيفيناغية)، والشهير خطأ باسم نقش (ماسينيسا).
- 32 (آبر) : عامل، في لسان العرب : الآبر : مصلح الزرع، العامل. نقول العامل الحاذق، ومنها الإبرة، ومن يؤبر النخل فهو آبر

- 33- لحيالتي : تعني : حسرتي، أسفي، وبلي. وهذه الكلمة لا تزال تستعمل في مدينة حماة وريفها حيث يقولون : حبالتي عليها، أي يا حسرتي عليها.
- 34- ليا : أداة نداء.

التعليقات الجغرافية

من أبرز الكلمات الجغرافية المتعلقة في النص هي : صيدون - رحقات الأرض - عصيون جبر - يم سيف.

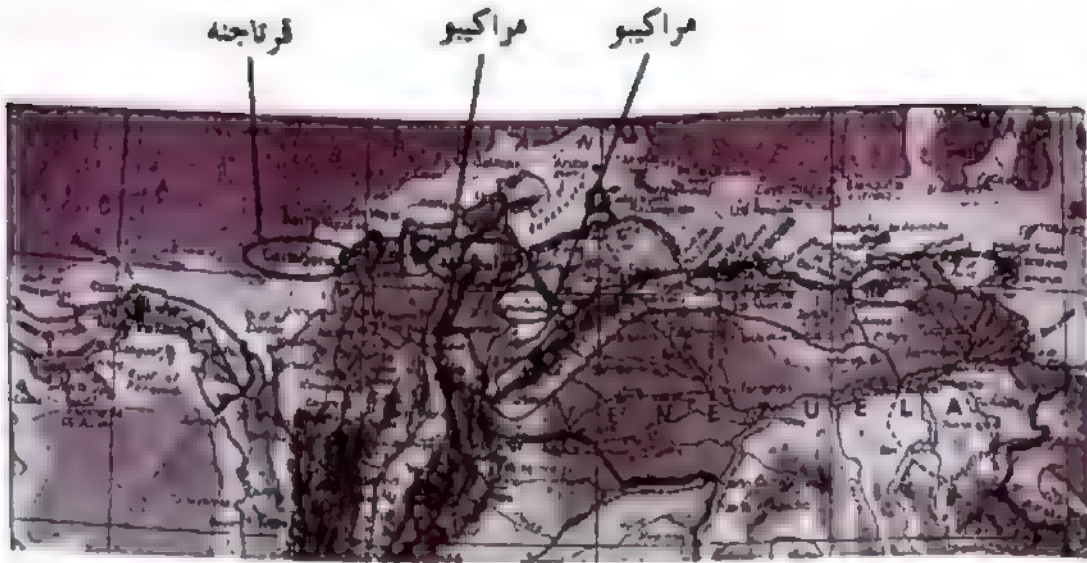
وجاء في السطر (7) أخذ البحر عشرة عمال مهرة (دليل بعد المسافة) فأما صيدون فهي معروفة جنوب بيروت بـ 40 كم تقريباً. وأما رحقات الأرض فهي مدلول على بعد المكان وما يزيد هذا البعد أنهم وصلوا وقد فقدوا عشرة من عمالهم (بحارتهم) المهرة. وأما عصيون جبر فهنا تقع الحيرة فيما إذا عرفنا أن الاسم ورد في التوراة على أنها ميناء على البحر الأحمر. فما هذا الجمع بين صيدون (البحر المتوسط) (البحر الكنعاني آنذاك) وعصيون جبر على البحر الأحمر. فأما صيدون فهي صيدا الحالية ويؤيد ذلك ورود اسم الملك أخي رام (أحيرام) في النقش الذي نجده في نقوش لبنان الكنعانية إذن ما هي القصة. علمنا منذ عشرين عاماً أن هناك كتاباً صدر باسم كمال صليبي عنوانه (التوراة جاءت من شبه الجزيرة العربية)³. يصحح به مواقع الأسماء الجغرافية التوراتية لعدم تناسقها مع الواقع الجغرافي.

بمعنى آخر أن يكون موقع عصيون جبر المنوه عنها على البحر الأحمر فهذا أمر مشكوك فيه لكن لا يستبعد أن يكون لدينا عصيون جبر أخرى على الساحل الشرقي للبحر الكنعاني والدليل على ذلك أن تواتر الأسماء في المدن والمناطق فهو معروف فلدينا صور في عمان على المحيط الهندي وصور في لبنان، حلب في الشام وحلب في اليمن، النيك في الشام والنيك في الحجاز، صيدا في لبنان وصيدا (بريه) جنوب دمشق، وحضرموت في اليمن وحضرميت في بلاد المغرب العربي.

أما كلمة يم سيف : فكلمة يم بمعنى البحر معروفة أما كلمة سيف فتعني ميناء ولا تزال مستعملة في الكويت حتى اليوم ويقولون لك لمكتبي في سيف الكويتا وهي منطقة على ساحل بحر الكويت العاصمة.

أما المسيرة لهذه الآليات (السفن) العشرة فلا شك أن نرجح أنها أخذت طريقها عن طريق موانئ البحر المتوسط منها لبدا وأويا وصبراتا (الليبية)، وقرطاج (قرتاجنه)⁴ في تونس وبجاية والجزائر العاصمة التي كانت جزراً صغيرة متفرقة ووهران ومليله وسبته⁵ ولم تأخذ الطريق الشمالي لكثرة خلجانه.

ومن المثير أيضاً أن أجد كلمات كنعانية جغرافية في أميركا الجنوبية فهذه قرتاجنه ومراكيبو وخليج مراكيبو في شمال أميركا الجنوبية الأولى (قرتاجنه في كولومبيا)، والثانية مراكيبو في فنزويلا ص. 94 من The New Oxford Atlas :



التعليقات التاريخية

ما هو تاريخ هذا النقش. البعض قال بعد مار قرطاج سنة 146 ق.م حيث الكنعانيون راكبي بحر مهرة. فكان ذلك.

ولكن ورود اسم الملك أخي رام (أحيرام) ينفي هذا التاريخ حيث صيدا وصيدون كانت تحت ظل الحكم الإغريقي (السلوقي) في بلاد الشام سنة 164 ق.م ولا وجود لملك اسمه أحيرام.

لكن من المرجح أن يكون النقش في القرن 6/ ق.م أي أن بني كنعان سكان محيط البحر المتوسط في جلّه آنذاك كانوا مسيطرين على البحر. بمعنى آخر، أن بني كنعان اكتشفوا أميركا قبل كريستوفر كولومبوس بـ (21) بواحد وعشرين قرناً على حد أدنى.

صحة النقش

إن النقش المذكور غير موجود الآن ولهذا قصة من أراد المزيد فعليه بكتاب الفينيقيون وأميركا (فصول شغلت العالم) الذي قام بترجمته وتحقيقه الدكتور عبد الله الحلو. (دار فكر للأبحاث والنشر) بيروت، 1991.

وجد النقش في منطقة باريبا في البرازيل. وانتقل من يد ليد وتم استساخه. فلدينا ثلاثة استساخات تختلف في بعض حروفها من نسخة لأخرى بعدد لا يتجاوز الخمسة أحرف. ثم خرج علينا بعض المستشرقين ليقولوا أن النقش مزور وهنا لا بد أن ندلي بدلونا. فمن له مصلحة بالتزوير ومن يسعى لاتهامه بالتزوير ؟.

- (1) القوميون السوريون في سوريا الطبيعية لا اعتبارهم أن التاريخ الكنعاني (الفينيقي) أساساً في أيديولوجيتهم.
- (2) الأمازيغيون في المغرب العربي.

وهنا نقول أنه حتى منتصف القرن العشرين لم يكن لدينا نحن القوميون السوريون ونحن الأمازيغ أي مختص في هذه الكتابات ليقوم بتزويره.

لكن ذو المصلحة في الادعاء بتزويره هم المستشرقون ذوو الفكر التوراتي حيث أن الكنعانيين هم الأعداء التاريخيين لليهود ودخولهم لفلسطين ومحاربتهم الكنعانيين ولا سيما في مدينة أريحا

نعم الفكر التوراتي هو الذي له المصلحة في إخفاء النقش
واتهامه بالتزوير، (إن كان هناك تزويراً).

في نهاية هذه المحاضرة وصيتي إلى الأجيال القادمة بإعادة
قراءة هذه النقوش بأيدينا نحن عرباً عاربة كالأمازيغيين وعرباً
مستعربة كالعدنانيين.

وأخيراً :

أحييكم لحسن استماعكم باللهجة العربية الأكادية فأقول :

أخي أتّ جملانك ملك علي (أي ملك علي حياتي).

كما أحييكم بلهجة السيد المسيح العربية الآرامية لأقول :

بطوبى وسلام أي بطيب وسلام

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

أ.د. محمد بهجت قبيسي

الحواشي

- (1) المرجع : عبد الله الحلو. الفينيقيون وأمريكا ص. 47 + ص. 65.
- (2) في قراءات جديدة قالوا إنّ «فني خو» الواردة في بعض الكتابات المصرية القديمة تعني (نجّار)، وهذا قد يكون صحيحاً حسب سياق وأتساق النص. ولا ننسى أنّ الـ «فني خو» (أي : بني كوا (أي : الكنعانيّين) مشهورين بالأخشاب، وأنّ حاجة مصر من الأخشاب كانت من أرض «بني كنعان» (لبنان اليوم) وصانع الأخشاب هو (النجّار). فكلمة : بني كنعان = فني خو = صانع أخشاب = نجار، فالكلمة إذاً هي مدلول للكلمة وليست الأصل، كما أسَمّي نوع من القماش الدمشقي بـ (الدامسكو) نسبةً لدمشق، وكذلك (الموصلين) هو قماش يُنسب إلى الموصل فهو مدلول للكلمة وليس بأصل، وكما أسَمّي اليوم الأنيق بلباسه بـ (الباريزي) وليس من شروط الأنيق أن يكون باريزياً. وكلمة (مُدْمَشَق) لتعني متحضّر. وكلمة (فينيقيّو) أيضاً تعني متحضّر بالسرّانية لأنهم أصحاب حضارة. وهكذا أسَمّي النجار (فني خو) نسبةً لبني كنعان أصحاب الخشب. ولا ننسى أنّ كلمة كنعاني في نصوص تل العمارنة لوح رقم 150/ وردت بمعنى تاجر، وفعلاً الكنعانيون من أمهر التّجار تاريخياً. ثم قالوا أنّ (فينيكوس) تعني في اليونانية (الأرجوان)، هذا صحيح لكنّه مدلول للكلمة وليس أساساً، كما أسَمّي الصّحون المصنوعة من مادّتي (الكولن والفلدسبات) بـ (الصيني) نسبةً للصين بلد الصنع، أو أسَمّيها بـ (المالقي) نسبةً للمقا (في شبه الجزيرة الهندية الصينية) والتي تصنّع هذا النوع من الصّحون الفاخرة أيضاً. وهكذا أُعطي اسم شعب بني كنعان، والذي صُحِفَ إلى (فينيكوس) لتعني مادة الأرجوان والتي اشتهر بصناعتها واستخراجها بني كنعان اللذين هم (فينيكوس) باليونانية. لراجع بحث المدلول في كتابنا ملامح في فقه اللّهجات العربيّات من الأكاديّة والكنعانية وحتى السبئية والعدنانية، ص. 1234. أما

أن أقول أن معنى الصين هو الخزف أي كلمة صين تعني خزف فهذا شين يحتاج للإبتسام. مثال آخر : في دمشق الشام نقول للولد ساتي إليك بالصفوري، فيذهب ذهن الجميع فوراً الى مُطهر الأولاد، حيث اشتهرت عائلة الصفوري بتطهير الأولاد، وهكذا، فمدلول كلمة صفوري أصبح مساوياً لمطهر (صفوري=مُطهر).

(3) يشك في نسب الكتاب لكمال صليبي حيث اختصاصه تاريخ الشهابيين (أي تاريخ حديث) إنما أعطي هذا الكتاب له لغايات لا نعرفها.

(4) قرطاج ترخيم لكلمة قرتاجنه وليست قرت حدش (القبرصية) لكن أرادوا أن يتورتوا المنطقة حيث كلمة حدش في عبرية التوراة تعني حديث. وأما معنى قرتاجنه فهي (القرية الجنة) المدينة الجنة ولا ننسى أن قرت حدش مدينة موجودة في جزيرة قبرص.

(5) أطلس العالم العربي والإسلامي. شوقي أبو خليل. دمشق ط/ 5/ 2002، ص. 79.

(6) اسم الشام قديم من القرن التاسع عشر قم في نصوص اللعن المصرية.

أ شام يم = الشاميين.

والقراءة هذه هي قراءة غير مقبولة حيث المخصص (φ) -

يشير إلى مكان وليس إلى شعب.

أ شام لومًا مثل التوين = شام.

حيث [أ] سابقة تفيد التبيه، حيث أقول : (أمهية) -

بمعنى [مهية] (اسم علم من نقوش أجاريت). وأقول [أجاريت]

لتعني [جريت = جرية = قرية = مدينة] (نقوش أجاريت).

فإذا كانت أورشليم فاين الرء وأين اللام.

مدينة المهديّة، مستعمرة نورماندية في بلاد الإسلام منتصف القرنين السادس الهجري / الثاني عشر ميلادي

د. رشيد تومي
قسم التاريخ- جامعة الجزائر

1- دوافع تطلّعات النورمان تجاه شمال إفريقيا

في شهر فبراير سنة 1091م/484هـ احتل النورمان NORMANDS^(*) بزعامة الكونت روجر الأول "Roger I"، مدينة نوتو Noto الواقعة بجنوب شرق جزيرة صقلية. وشكل هذا الحدث نهاية للمقاومة الإسلامية المحلية التي استغرقت حوالي ثلاثين سنة⁽¹⁾، وإيذاً معلوماً بأقول نجم الحكم الإسلامي بالجزيرة بعد وجود دام قرنين ونيف من الزمن ويؤشر أيضاً إلى ميلاد مرحلة تاريخية جديدة ذات تأثيرات بالغة وعميقة بالنسبة لأوروبا وعالم البحر الأبيض المتوسط على حد سواء.

لقد كان من الطبيعي ألا يتوقف النورمان في زحفهم عند حدّ السواحل الشمالية للمتوسط إذ اعتقد هؤلاء الغزاة الشماليون الذين اشتهروا بروح المغامرة الفياضة وطموحاتهم الجامحة، أن حوض هذا البحر هو بمثابة فضاء حيوي يجب احتواؤه لما له من أهمية إستراتيجية في المجالين الاقتصادي والأمني، ومن ذلك شكل السعي إلى احتلال

سواحل شمال أفريقيا أحد المظاهر البارزة للسياسة الخارجية النورماندية في المنطقة. وكان مهندس هذا التصور هو الملك روجر الثاني (١) حامل كل آمال وتطلعات آل هوتفيل والذي لم يأل جهدا في سبيل تأكيد سيادة النورمان في عالم البحر المتوسط^(٢).

وفي إطار هذا الاهتمام، تعدّ بلاد إفريقية^(*) من بين أقاليم المتوسط التي حرص روجر الثاني على إلحاقها بعرشه لما تشكله من امتداد طبيعي وعمق أمني واقتصادي لتاجه. إذ رأى هذا الأخير أنه بات من الضروري بمكان، احتلال إفريقية وذلك لتجفيف منابع الخطر الصادر عن دولة الزيريين^(**) بإفريقية التي اعتادت الإجهاز بجيشها على أراضى صقلية وجنوب إيطاليا^(٣) وكذا لاستئصال شأفة نشاط القراصنة الذي غدت مدينة طرابلس وجزيرة جربة منطلقا له مما أثر سلبا على الأوضاع الاقتصادية والأمنية للبحر المتوسط. وتأتي أيضا تطلعات روجر الثاني، تجاه سواحل شمال أفريقيا بشكل عام، ضمن سعيه الجاد إلى بسط السيطرة النورماندية على المقدرات الاقتصادية للمتوسط من خلال إحكام القبضة على تجارة الصحراء وفرض رقابة محكمة على طرق التجارة والاتصال الرابطة بين الحوضين، الغربي والشرقي، لهذا البحر. وجرّاء هذا الحرص، يتجلى توقُّه الشديد إلى تحويل مجال عرشه، إلى مركز ثقل لتجارة البحر المتوسط برمتها^(٤).

2- العلاقة النورماندية الزيرية قبل احتلال النورمان لمدينة المهديّة

وبناء على هذه النوايا التوسعية، ظل روجر الثاني يتربص بأحوال أفريقية ويتحين الفرصة للإجهاز على أراضيها. لكن في الوقت ذاته، وعلى غرار أبيه روجر الأول، حافظ على جسور العلاقة مع الزيريين والتي وصفت بأنها حسنة وجيدة أحياناً ومتقلبة ومتأزمة أحياناً أخرى⁽⁵⁾. وقد أشار المؤرخ أماري إلى هذه العلاقة في إحدى مراحلها، أي في عهد

علي بن تميم، وأقر أنها "دون حرب أو سلم"⁽⁶⁾ وهي بذلك أشبه بالحرب الباردة. وأما ابن الأثير فإنه كشف عن النفاق والخداع اللذين تميز بهما موقف روجر الثاني. وفي ذلك يقول :

وأقام رجار الفرنجي مظهرًا للحسن - الأمير الزيري - أنه مهادنة وموافقة وهو مع ذلك يُعمر الشوانيء ويكثر عددها وآلاتها...⁽⁷⁾. على أن هذه العلاقة غير المستقرة، ظلت على هذا الحال إلى أن تعرضت مدينة نقوطرة Nicotera بإقليم قلورية Calabre - جنوب إيطاليا - عام 516 هـ / صيف 1122م، لحملة عسكرية شنها جيش المرابطين بقيادة أبي عبد الله ميمون. وذكر ابن عذارى أن هذا الجيش "سبى نساءها وأطفالها وقتل شيوخها وسلب جميع ما وجدته فيها. فلم يشك. روجر الثاني- أن المحرك لذلك والمسبب له هو أمير أفريقية الحسن بن علي لما تقدم بينه وبين أبيه من الوحشة"⁽⁸⁾.

على أن هذه الحملة العسكرية على جنوب إيطاليا، شكلت نقطة تحول في العلاقة النورماندية الزيرية حيث أوجدت لروجر الثاني مبررا قاطعا لإقرار أمر غزو أفريقية دون رجعة⁽⁹⁾ وخاصة أنه أيقن أن هذا الهجوم ما هو إلا ثمرة للتحالف الزيري المرابطي الذي أبرم في عهد علي، والد الحسن⁽¹⁰⁾. ومن ثم عقد روجر العزم على تأديب الحسن الزيري^(*)، وضربه في صميم ملكه وذلك باحتلال مدينة المهدية حاضرة إمارة الزيريين⁽¹¹⁾. ومن ذلك لم يلبث الطرفان، روجر الثاني والحسن، أن انكبا على إعداد العدة المطلوبة لخوض حرب قد يطول أمدها ويشتد آوارها⁽¹²⁾.

الواقع أن مشروع احتلال مدينة المهدية قد مر بمحاولتين عسكريتين كاسحتين تخلصهما هجوم، لا يغدو أن يكون سوى استفزاز خاطف توج بجمع الفنائم فحسب⁽¹³⁾ فيما فشلت الحملة الأولى ونجحت الثانية نجاحا باهرا. لقد انطلقت الحملة الأولى عقب التوتر المذكور بين الحسن وروجر الثاني، في شهر جمادي الأولى عام 517هـ/26 جوان-26 جويلية عام 1127م، بقيادة أمير أمراء البحر جورج الأنطاكي Georges d'Antioche^(*) لكن هذه الحملة، على الرغم مما أحيط بها من أسباب الفوز والنجاح، إلا أنها آلت إلى الفشل الذريع حيث هزم الجيش النورماندي هزيمة نكراء بجزيرة الأحاسي^(*) في الثامن والعشرين من شهر جمادي الأولى عام 517هـ/24 جويلية عام 1127م. وعبر ابن أبي دينار عن النكسة النورماندية

حيث قال : 'لم يرجع منها إلى صقلية إلا قدر مائة مركب ولم ينج من الخيل إلا فرسين'^(١٤).

وقد قلّل الكاتب أماري منذ البداية، من أهمية هذه الحملة إذ انتهى إلى أنها مجرد اندفاع جامح وانتقام فوري، تفتقر إلى خطة ناضجة وهي خالية من شروط عملية غزو وفتح مُنظمة^(١٥).

3- احتلال النورمان لمدينة المهديّة عام 543هـ / 1148م (ظروفه، دافعه، تحقيقه) :

وأما المحاولة الثانية الكاسحة لاحتلال مدينة المهديّة والتي كلّت بالفوز المبين فإنها وقعت في سنة 534هـ / 1148م، وكان قرار توجيه هذه الحملة العسكرية قد صدر في مرحلة كانت تسود أوروبا وإفريقية أوضاع حاسمة. فمن جانب أوروبا الغربية فإنها باتت تعيش على وقع حملة القديس برنارد Bernard S'clairvaux^(١٦) الداعية إلى الحرب المقدسة في المشرق الإسلامي، إثر سقوط إمارة الرها الصليبية^(١٧). وتمثل هذه الدعوة فرصة ثمينة بالنسبة لروجر الثاني لإعلاء شأنه في أوساط العالم المسيحي وذلك بالانقضاض على إحدى قلاع المسلمين بإفريقية^(١٨) هذا دون أن يحيد عن تطلعاته التوسعية بالساحل الجنوبي للمتوسط. وأما إفريقية فكانت في هذه الحقبة ترزح تحت وطأة أزمة اقتصادية خانقة وأوضاع اجتماعية حالكّة. وقد عبّر ابن أبي دينار عن هذا الوضع

المزري فقال : " في هذه السنة - 146/541م - كان القحط بإفريقية حتى فرّت غالبية الناس إلى صقلية"⁽¹⁷⁾.

ثم يؤكد ابن الأثير هذه الكارثة التي حاقت بالمغرب الإسلامي بقوله : "وكانت الشدة دوام الغلاء في جميع المغرب من سنة سبع وثلاثين إلى هذه السنة - 148/543م - وكان أشد ذلك سنة اثنتين وأربعين" - 147م⁽¹⁸⁾. وحتى يضاعف من تفاقم هذه الأزمة الداخلية الإفريقية، بادر روجر الثاني بالامتناع عن تصدير الحبوب إلى هذه الإمارة الإسلامية، باعتباره الممّون الأول للزيريين بهذه المادة الأساسية. "وأكل الناس بعضهم بعضا وكثر الموت في الناس"⁽¹⁹⁾. ويبيّن ابن عذاري أيضا هذا الواقع الأليم، فقال : "ولما استولى صاحب صقلية على هذه المدينة - المهدية - كانت بإفريقية مجاعة عظيمة"⁽²⁰⁾.

وهكذا يكون روجر الثاني قد أجاد اختيار الموعد المناسب لتوجيه ضربة قاضية لمدينة المهدية، قاعدة ملك الحسن، الذي بلغ حقا في هذه الآونة أقصى درجة الوهن والانحطاط. وعبر ابن الأثير عن هذا الضنك الرهيب بقوله : "وعظم الأمر على أهل البلد... وكان أهل البيت لا يبقى منهم أحد ولقوا أمرا عظيما. .. فاغتتم رجار هذه الشدة"⁽²¹⁾. ويشير الكاتب في حديثه إلى مرض وباء فتاك كان قد أرخى سدوله على منطقة إفريقية، وشخصه المؤرخ الهادي إدريس بأنه مرض الطاعون⁽²²⁾.

ولاشك أن هذه الظروف الحالكة السائدة بإفريقية قد شجعت روجر الثاني على تسيير حملته ضد المهديّة، إلا أن العامل المحرك والمعجّل لهذه الهجمة العسكرية إنما يكمن في الأزمة التي دبّت بين الحسن الزيري ويوسف حاكم مدينة قابس، باسم محمد بن الرشيد الأصغر، مفادها أن يوسف، العبد المملوك للرشيد بن كامل، أقبل على عزل محمد بن الرشيد ثم لم يتورّع عن إعلان ولائه السافر للملك روجر الثاني مما أثار غيظ الحسن الذي تدخل بالقوة وأنهى تمرّد يوسف وعاقبه بالقتل. وقد شجب روجر الثاني من جانبه هذا التصرف واعتبره إهانة واستفزازاً له، وردّ عليه بمحاولة احتلال مدينة قابس. ولكن إذا كان روجر الثاني قد فشل في اقتحامها⁽²³⁾ إلا أن هذه الأزمة عجّلت بتصميمه لاحتلال مدينة المهديّة وخاصة أنّه وُفّق في بسط سيطرته على جزيرة جربة عام 529-530هـ/1135م ومدينة طرابلس عام 541هـ/1146م⁽²⁴⁾.

وهكذا تحركت الآلة العسكرية النورماندية بكل ثقلها تحت إمرة القائد الشهير جورج الأنطاكي سنة 543هـ/ ربيع 1148م. وقد ذكر ابن الأثير أنّ روجر الثاني عمّر الأسطول وأكثر منه فبلغ مائتين وخمسين شينا مملوءة رجالاً وسلاحاً وقوة وسار الأسطول عن صقلية⁽²⁵⁾ قاصداً مدينة المهديّة.

على أن انطلاق هذا الأسطول لم يلبث أن بلغ إلى أسماع الحسن الزيري، غير أنّ قائد الحملة أوهمه أنّ وجهة الأسطول هي الأراضي

البيزنطية، فاطمان وأخذ إلى السكينة. ويروي ابن الأثير عن طابع التمويه الذي أضفاه جورج الأنطاكي على هذه الحملة، فأورد أن الأسطول النورماندي حينما حل بجزيرة قوصرة⁽²⁶⁾، وهي بين المهديّة وصقلية، صادفوا بها مركبا وصل من المهديّة فأخذ أهله وأحضروا بين يدي جرجي مقدم الأسطول فسألهم عن حال إفريقية ووجد في المركب قفص حمام فسألهم هل أرسلوا منها شيئا فحلفوا أنهم لم يرسلوا شيئا فأمر الرجل الذي كان الحمام صحبته أن يكتب بخطه أننا لما وصلنا جزيرة قوصرة وجدنا بها مراكب من صقلية فسألناهم عن الأسطول المخذول فذكروا أنه أقلع إلى جزائر القسطنطينية وأطلق الحمام فوصل المهديّة فسرّ الأمير الحسن والناس⁽²⁶⁾.

وقد بنى جورج الأنطاكي خطته على أساس مهاجمة المدينة على حين غفلة من سكانها ومن ثم حرص على بلوغ المهديّة وقت السحر، غير أن عاصفة هوجاء أخرت وصول الأسطول إلى حين بزوغ النهار وكان ذلك يوم الاثنين من شهر صفر/22 جوان من نفس العام⁽²⁷⁾. ولما انكشف أمره أبلغ القائد جورج الأنطاكي، الأمير الزيري الحسن، بأن الغاية من هذه الحملة هي إنزال العقاب بقتلة يوسف وتمكين محمد بن الرشيد من استرجاع عرشه الضائع بمدينة قابس، باعتباره تابعا وحليفا لروجر الثاني. والتمس منه أيضا إمداده بقوة عسكرية تساعد على تحقيق هذه المهمة، معتمدا في هذا الطلب، على الاتفاقيات المبرمة بين روجر الثاني والحسن والتي تدوم صلاحيتها عشر سنوات حسب العرف الدبلوماسي السائد آنذاك⁽²⁸⁾.

وثمة اتفاقية أبرمت بين روجر الثاني والحسن عام 536هـ/1140-1141م وهي إذن مازالت سارية المفعول من الناحية الرسمية على الأقل⁽²⁹⁾. وذهب ابن أبي دينار في القول بأن الحسن الزيري قد أعلن بموجبها، ولاءه وتبعيته للملك روجر الثاني⁽³⁰⁾.

وقبل أن يبادر باتخاذ أي قرار تجاه التماس جورج الأنطاكي، استشار الحسن نصحاء من الفقهاء وأعيان المدينة فيما ينبغي عمله حيال طلب النورمان. وكان ردّهم هو وجوب المقاومة وحماية المدينة من الغزاة، واثقين من قدرات المدينة على ردّ المغيرين على أعقابهم⁽³¹⁾. الواقع أن الحسن وجد نفسه أمام وضعية حرجية ومحيرة للغاية. ذلك أنه أدرك إدراكا يقينا هذه المرة، أنه يواجه قوة نورماندية يصعب عليه محاربتها في ظل غياب مستلزمات الحرب الضرورية، إذ كانت حاجة السكان إلى المؤونة لا تكفي إلا لأيام معدودة فقط⁽³²⁾، كما أن جزءا من قوات جيش الحسن كان مشغولا في شمال الإمارة حيث انهمك في مساندة محرز بن زياد الفادي، صاحب مدينة المعلقة، ضد ابن خرسان، حاكم مدينة تونس⁽³³⁾، وهو ما يؤدي حتما إلى إضعاف الطاقة الدفاعية للمدينة. وفي ذات الحين احتار الحسن واستثقل مشاركة المسيحيين بقواته في العدوان على مدينة قابس، وهي خطيئة لا تغتفر في نظره. ومن جانب آخر رأى الحسن أن إحجامه عن مؤازرة النورمان في هذه المناسبة يعد خرقا سافرا للمعاهدات القائمة بنية وبين روجر الثاني مما سيفضي إلى استنكار وغضب هذا الأخير⁽³⁴⁾. وهكذا نجح جورج الأنطاكي في فرض تمويه مُحكم،

زعزع به معنويات آل زيري وكذا في إثارة لفظ حول مسألة باتت محسومة في حسابات النورمان.

على أن الحسن الزيري لما استعصى عليه حل هذه المعضلة المفروضة عليه، وفي ظل انهزامه النفسي والعجز العسكري للمدينة⁽³⁵⁾، أثر الاستسلام والتخلي عن عرشه حقنا لدماء المسلمين وحفاظا على أعراضهم وأملاكهم. وقد اشتهر بمقولته المشهودة وهي :

"سلامة المسلمين من القتل والأسر خيرا إلي من الملك والقصر"⁽³⁶⁾. ولم يلبث الحسن حينئذ، أن غادر المدينة تاركا إياها لمصيرها المحتوم، متوجها إلى مدينة المعلقة، وهي بمقربة من تونس، عند صاحبها محرز بن زياد⁽³⁷⁾ ومعه أفراد عائلته وما تيسر من أمتعته - ما غلى ثمنه وقل وزنه - . وقد أثار هذا الموقف ذعرا وهولا مريعين داخل مدينة المهدية، ذلك أن الأهالي سرعان ما اقتدوا بأمرهم الحسن، فاندفع الكثير منهم إلى خارج المدينة فيما لاذ بعضهم إلى الكنائس وبيوت النصارى ملتجئين من أهلها النجدة والحماية.

وكانت نتيجة هذه الفوضى العارمة أن فقدت المدينة تماسكها ومناعتها إذ أضحت دون حامية أو قيادة تقيها من شر النورمان وتحميها من خطرهم الداهم. وقد يسر هذا المشهد الأليم لجورج الأنطاكي سبيل الدخول إلى المدينة واستولى عليها " بغير مانع ولا مدافع".

وحدث ذلك في يوم الاثنين الثاني من صفر سنة 543هـ/22 جوان 1148م⁽³⁷⁾.

- سياسة النورمان تجاه أهالي المهديّة

الواقع أن احتلال النورمان لمدينة المهديّة، يعد محطة حاسمة في تاريخ سياسة التوسع النورماندي بالبحر المتوسط لما تجسده هذه المدينة، من قاعدة سياسية غير هينة وعمق إستراتيجي لعرش النورمان في منطقة المغرب الإسلامي. ويمثل هذا الفتح النورماندي أيضاً بداية عهد جديد بالنسبة للمهديّة وإيذاناً مشهوداً بالحاق هذه الأخيرة بمملكة روجر الثاني لتتحوّل إلى مستعمرة نورماندية نموذجية في بلاد الإسلام.

على أن خصوصية الحكم النورماندي بمدينة المهديّة، أفرز عكس ما توقعه سكانها من مُحتل أجنبي غاشم وذلك جرّاء ما مارسه جورج الأنطاكي، قائد الحملة العسكرية، من سياسة تتمّ عن كثير من الحكمة وبعد النظر. ذلك أن هذا القائد لم يتصرّف تجاه الأهالي المسلمين بمنطق الانتقام وتسلّط الغالب على المغلوب وما يتمخّض عن ذلك من سطو ونهب وانتهاك للأعراض والحرّمات، بل انتهج نهجاً تدبيرياً ضمن بفضلّه، للمسلمين والمسيحيين، كل شروط الدعة والاستقرار والازدهار. وفي هذا الصدد أظهر جورج الأنطاكي تجاه أهالي المهديتين^(٥)، حلماً وتبصراً لا يمكن أن يصدر إلا من قائد داهية ومحنك، عليم بأحوال العرب وطبائعهم. ودقّق ابن عذاري هذا الوصف فقال له : "فكان هذا اللّعين -جورج الأنطاكي- عارفاً بعورات المسلمين بالمهديّة وغيرها". وذكرت المصادر الإسلامية أنه عامل الناس برفق شديد ويسرّ شروط العودة

للمهاجرين الفارين بعد أن أمن الجميع على أنفسهم وأموالهم وذويهم. وكان أكثر رفقا مع من تخلف من أفراد عائلة الحسن حيث بادر بإرسالهم إلى صقلية للإقامة بها. وعن قصر الحسن فقد أحاطه بالحماية المطلوبة وأمن أمواله وذخائره النفيسة ثم وضع الأختام على أبواب الخزائن.

وقد عبّر ابن الأثير عن المشهد الذي أعقب سقوط المهديّة، فأورد الحقائق التالية : "فلما ملك المدينة نهبت مقدار ساعتين ونودي بالألمان فخرج من كان مستخفيا فأصبح جرجى من الغد فأرسل إلى من قرب من العرب فدخلوا إليه فأحسن إليهم... وأرسل من جند المهديّة الذين تخلفوا بها جماعة ومعهم أمان لأهل المهديّة الذين خرجوا منها ودواب يحملون عليها الأطفال والنساء وكانوا قد أشرفوا على الهلاك من الجوع ولهم بالمهديّة خبايا وودائع فلما وصل إليهم الأمان رجعوا فلم يمض غير جمعة حتى رجع أكثر أهل البلد"⁽³⁸⁾.

وقد قدّر حجم هذه الثروة بما جمعه آل زيري طيلة فرنين من الزمن⁽³⁹⁾. وكمسؤول على قوة الاحتلال النورماندي حرص جورج الأنطاكي على النهوض بأوضاع المهديّين الاقتصادية والاجتماعية. ومن ذلك سعى إلى ضمان تدبير إداري محكم للمدينتين وإلى توفير الشروط الضرورية لبعث التجارة وازدهارها، وكذلك قطاع العدالة وهو أساس الملك، فقد حظي باهتمامه بشكل ملحوظ آخذا في

الحسبان الخصوصيات الإسلامية للأهالي⁽⁴⁰⁾. وقد وقف التيجاني عند هذا الواقع الذي أعقب الاحتلال فقال :

وفرّق عليهم مالا وطعاما أقرضهم إياه فصلحت أحوالهم واغتبط الناس بالمهدية لما رأوا من عدل النصارى فعمرت أحسن عمارة⁽⁴¹⁾. ويؤكد ابن أبي دينار هذه الحقيقة بقوله : وعمر عدوّ الله المدينتين زويلة والمهدية ودفع للتجار رؤوس أموال وأحسن لفقرائهم وقدم قاضيا رصيا - من لدنهم- يحكم بين الناس ومهد قواعد البلدين⁽⁴²⁾. ويقر ابن الأثير أن جورج الأنطاكي أحسن إليهم - الأهالي - وأعطاهم أموالا جزيلة. ..⁽⁴³⁾، وعلى حد قول ابن خلدون فإنّ هذا القائد أقرّ سكان المهدية على الجزية⁽⁴⁴⁾ دون الضرائب السائدة الأخرى⁽⁴⁵⁾.

ومهما يكن من أمر هذه الروايات العربية التي حفظت هذا الحدث المؤلم في التاريخ الإسلامي فإنها تميّزت بالنزاهة الواضحة وأنصفت القائد جورج الأنطاكي وأثبتت على معاملته السمحاء تجاه أهالي المهديتين، إلا أن هذا الموقف لا ينبغي أن يحجب عن الأنظار، الطابع الاستعماري لهذه الحملة النورماندية وأهدافها الخفية والبعيدة والمسيئة إلى مصالح منطقة إفريقية كلها. وليس هناك من شك أن للعامل الأمني والاقتصادي والعسكري مكانة واضحة في سياسة توسع النورمان بالبحر المتوسط⁽⁴⁶⁾، لكن لا يجب إغفال العنصر الديني كدافع لاحتلال سواحل إفريقية وكعامل فعال لتوطيد أسس

الحكم النورماندي بالمنطقة. وإذا كان الكاتب جون ماري مارتن Jean Marie Martin ينفي تأثير الدين على سياسة النورمان الإفريقية⁽⁴⁷⁾، إلا أن المؤرخ الفرنسي برسك (H) Bresc قد تحدث عن اهتمام النورمان ببعث أسس الكنيسة الكاثوليكية وتعزيزها داخل مستعمراتها الإفريقية وذكر دورهم في إعادة تنشيط أسقفية المهديّة وإقبالهم سنة 1157م على إعادة فتح أسقفية سببلا Sibilla، بجزيرة جربة، مع إعادة إعمارها بعناصر مسيحية. وذهب برسك برأيه إلى أن إعادة بناء كنيسة إفريقية يُعد أحد أهداف احتلال مدينة المهديّة⁽⁴⁸⁾. وأشار التيجاني إلى أن جورج الأنطاكي قد أولى اهتماما بالغاً بالمسيحيين عقب احتلال المهديّة، حيث جرى نقلهم إلى سهل يفصل بين المدينتين وأسكنهم به حتى يشملهم دون شك بحمايته ورعايته⁽⁴⁹⁾.

وأثناء حكم النورمان تحولت مدينة المهديّة مع زويلة إلى ملجأ يأوي إليه كل مسيحي إفريقية الفارين من تهديد الثورة في الساحل الشرقي وكذا ضغط المومحين في الساحل الغربي. وعلى أثر ثورة مسلمي زويلة الفاشلة على الحكم النورماندي عام 551هـ/1157م، عيّن الملك غليوم الأول (1154-1166م) مطرانا - رئيس أساقفة- على هذه الضاحية مما يعزز مركز الكنيسة بها⁽⁵⁰⁾. ولا يستبعد برسك وجود العلاقة بين هذه السياسة الدينية المسيحية والثورات التي طالت المستعمرات النورماندية في إفريقية⁽⁵¹⁾، فيما رأى المؤرخ أبو العافية Abulafia(D.) أنّ احتلال النورمان للمهديّة وما ارتبط به من محاولة

لبعث أسس الكنيسة الإفريقية، يمثل عامل تشجيع للجالية المسيحية بإفريقية كما يجسد نهاية للعبودية التي وقع تحت نيرها الأسرى المسيحيون بهذه المنطقة والدين كانوا قد سقطوا في قبضة البحرية الإسلامية⁽⁵²⁾. ولكن مهما يكن من أمر هذه السياسة الدينية فإنَّ المؤرخين شالندن (F.) وChalandon والهادي روجر إدريس يعترفان بالعلاقة العضوية بين هذه الثورات الإفريقية وسياسة الاضطهاد الديني التي انتهجها النورمان تجاه الأهالي⁽⁵³⁾.

وعلى كل فإنه يتبين أن الحكم النورماندي بإفريقية بشكل عام، وعلى الرغم من إسناد حكم المستعمرات لأعيان الأهالي المسلمين المحليين والمقيدين بوجود أبنائهم رهائن في مدينة بالرمو، عاصمة المملكة، قد اتبع سياسة تقوم على أساس تعزيز أركان المسيحية عن طريق تشييط وتثبيت الأسقفيات والكنائس وكذا حشد العناصر المسيحية المحلية في مواقع معلومة لما يوفره ذلك من حماية وضمّان للكيان النورماندي. ولاشك أن هذه العناصر قد استخدمت في الإدارة المحلية كحراس للقلاع وكقوة رادعة يعتمد عليها في قمع كل أشكال العصيان. وهكذا يلمس من هذه الممارسات كلّها تحييز واضح وصارخ إلى العنصر المسيحي من قبل النورمان واستعملوه بشكل ناجع ومحكم في سبيل تعزيز وتثبيت حكمهم في مستعمراتهم الإفريقية بشكل عام والمهدية بشكل خاص⁽⁵⁴⁾.

وأما من الناحية السياسية فكانت مدينة المهدي تحظى بمكانة خاصة لدى المملكة النورماندية لأنها تشكل في نظرها عمقا استراتيجيا لها في البر الإسلامي وهي أيضا رمز تواجدتها في افريقية وقاعدة أمامية تحافظ على استمرار السلم النورماندي بمنطقة المتوسط. ويعبر عن هذه المكانة الرفيعة ما تحتويه المدينة من صفوة النورمان وكبار نبلائهم. وذكر ابن الأثير أن بالمهدي "أولاد ملوك الفرنج وأبطال الفرسان"^(٤٩). وقال المراكشي في معجبه "فيها الروم - النورمان - أصحاب الدوقة"^(٥٠). وأما ابن خلدون فقد أورد أن "بها أولاد الملوك والزعماء من الفرنج"^(٥١)، وذكر التيجاني أيضا أن "بها حينئذ ولاية ملوك الفرنج وأبطالهم"^(٥٢).

إن احتضان المهدي لهذه الفئة ذات المكانة الاجتماعية السامية والقدرة القتالية العالية باعتبارهم فرسانا مهرة، إنما يدل على ما تنتظر المملكة من هذه القاعدة الأمامية من دور فعال في تأكيد وتعزيز سيادة المملكة في هذا الوسط الإسلامي.

وتجسد أهمية هذه المدينة أيضا، الحامية العسكرية النورماندية المرابطة بها والتي يقدر صاحب الحل المؤشيه حجمها بثلاثة آلاف محارب. ولاشك أن هذه الفرقة تمثل رأس الحربة للجيش النورماندي في إفريقية، وتجلب قوتها الضاربة من خلال القساوة التي قمعت بها ثورة أهل زويلة عام ٥٥١هـ/١١٥٦-١١٥٧م^(٥٣).

وقد استقطب الجانب المالي، هو الآخر بمدينة المهديّة، اهتمام الملك روجر الثاني، حيث أمر هذا الأخير بسك عملة ذهبية تزن القطعة الواحدة أربعة غرامات ومائة وثلاثة وخمسين م. غ. وحجمها اثنان وعشرون مليمترا. وعلى هذه العملة نقشت العبارات التالية : **ضرب بأمر الملك المعظم رجار، المعز بالله بمدينة المهديّة سنة ثلاث وأربعين وخمس مائة وعلى الوجه الآخر ما يلي : الحمد لله حق حمده وكما هو أهله ومستحقه. الملك رجار. المعز بالله. ويأتي هذا الإنجاز المالي، باعتباره مظهرا من مظاهر السيادة لكل كيان، ليصبح رمزا لاستقلال اقتصاد المهديّة خاصة والمستعمرات النورماندية الإفريقية عامة، عن النظام المالي الإفريقي السائد في هذه الفترة، كما يضفي طابع الشخصية النورماندية على ملك إسلامي أضحت تبعيته لتاج صقلية أمرا مقضيا⁽⁶⁰⁾.**

وهكذا يعتبر احتلال روجر الثاني لمدينة المهديّة صفحة جديدة في تاريخ المملكة النورماندية- بجنوب إيطاليا- ونجاحا باهرا لسياسة هذه الدولة التوسعية، الرامية إلى بسط السيطرة على مجال حيوي واستراتيجي، وهو البحر المتوسط، كان التواجد فيه موقوفا على الإمبراطوريات العريقة فقط. إنها نتيجة لا يحققها إلا من توفرت لديه الاستعدادات الكاملة وهي مجتمعة وملموسة عند عنصر النورمان. إن هذا الانجاز يشبه إلى حد بعيد ما حققه ذووهم من آل هوتفيل في بلاد الشام من خلال بناء إمارة صليبية رائدة بأنطاكية في نهاية القرن 11م وبداية القرن 12م. الواقع أن ما حازه النورمان في إفريقية

وخاصة المهدية من مكاسب ملحوظة وما لها من انعكاسات
جيوسياسية في عالم المتوسط، يستحق وقفة تأملية من أولي العلم
والتبصر لإقامة الجسر التاريخي الرابط بين ماضي وحاضر المنطقة
لمعرفة أسباب ومراحل تطورها وفهم حلقات التاريخ المتحركة فيها
والمتكررة في أكثر الأحيان. وعلى كل فإن عمر مستعمرة المهدية
لم يدم طويلا إذ هبت رياح التحرير من مراكش أدت إلى استئصال
شأفة الحكم النورماندي بها حيث استرجعها عبد المؤمن الموحي
من قبضة النورمان، ولكن بعد جهد جهيد ومُضْن، في يوم عاشوراء
أي اليوم العاشر من شهر محرم سنة خمس وخمسين وخمسمائة/21
جانفي عام 1160م. والمعروفة بسنة الأُخماس. وبذلك عادت مدينة
المهدية إلى حظيرة الإسلام، إثر حكم نورماندي مسيحي مدته اثنتا
عشرة سنة.

الهوامش :

(١)- ينتمي النورمان أصلا إلى شبه جزيرة اسكندنافيا Scandinavie. ويعني هذا المصطلح رجال الشمال North-Men. ويُعرف هؤلاء أيضا بالفيكنج Vikings أي سكان الفيوردات Fiords. وفي إطار زحفهم على أوروبا- شرقا وغربا- في القرنين التاسع والعاشر الميلاديين، والمعروف عند المؤرخين بغزوات الفيكنج، إستقرت مجموعة منهم في منطقة بشمال غرب فرنسا وذلك بمقتضى الاتفاق الذي أبرمه زعيمها رولو Rollo, Rollon- عام 911 م مع ملك فرنسا الغربية شارل البسيط Charles le simple (893 - 922م) فسميت هذه المنطقة "نورمانديا " Normandie، نسبة إليهم. ومن هذا الإقليم انطلقت أسراب من النورمان نحو جنوب إيطاليا، وفي فترات متتالية، بحثا عن مستقبل أكثر إشراقا وازدهارا. وكان أن انضم هؤلاء المهاجرون النورمان تحت لواء أمرائه المتصارعين، كمحاربين مرتزقة لكن سرعان ما تحولوا إلى فاتحين يعملون لحسابهم الخاص، مستغلين بحكمة بالغة اضطراب الأوضاع السياسية لهذه المنطقة. وقد تألق ضمن هذه الأفواج النورماندية المغامرة وبشكل بارز، أبناء أسرة هو تفيل Hauteville الذين اشتهروا بشجاعتهم ودهائهم ورباطة جأشهم، فكان لهم بذلك النصيب الأوفر من السلطان والمجد في هذا الموطن الغريب والبعيد. ومن هؤلاء نذكر غليوم ذا الذراع الحديدية Guillaume bras de fer ودروغن Drogon وهنفري Onfroi وروبرت جويسكارد Robert Guiscard وروجر Roger فاتح صقلية الشهير. ثمة مصادر ومراجع تناولت هذه الصفحة من التاريخ الأوروبي في العصور الوسطى نخص منها بالذكر : عاشور (سعيد عبد الفتاح) : تاريخ أوروبا في العصور الوسطى، بيروت، 1972م ؛ المدني (أحمد توفيق) : المسلمون في جزيرة صقلية وجنوب إيطاليا، تونس، 1945م. وأنظر أيضا :

Chronique du M^e Cassin, Traduction de Calmette (J), Textes et Documents, Moyen-Age, T. II, Paris, 1953 ; Guillaume de Pouille, La Geste de Robert Guiscard, Traduction et Commentaire par Marguerite Mathieu, Palermo, 1961 ; orderic vital, Historia ecclesiastica, Traduit par Guizot (F.P.G), collection des Mémoires Relatifs à

l'Histoire de France, Paris, 1925 ; Guillaume de Jumièges, Historia Normannorum, Traduction Guizot, Paris, 1869 ; Delarc (O), Les normands en Italie depuis les premières invasions jusqu'à L'avènements de saint Grégoire VII, Paris, 1883 ; Musset (Lucien), les Peuples scandinaves au M-Age, Paris, 1951 ; Decarreaux (y), Normands Papes et Moines, Cinquante ans de conquête et de politique religieuse en Italie Méridionale et en Sicile, Paris, 1974 ; Lavissee (E), Histoire de France depuis les origines jusqu'à la révolution, T. II, Paris, 1844 ; Chalandon (F), Histoire de la domination Normande en Italie et en Sicile, T. I^{er}, Paris, 1907 ; Lot(F), Naissance de la France, Paris, 1948 ; Halphen (L), les Barbares, des grandes invasions aux conquêtes Turques du XI^e siècle, Paris, 1963.

(1)- على الرغم من تفكك الصف الإسلامي بجزيرة صقلية، وما انجر عنه من ضعف ووهن وبعثرة طاقته، فإن الجيش النورماندي الغازي قد لقي متاعب مضنية بسبب مواجهة المسلمين له. وتؤكد هذه الحقيقة المدة الطويلة التي كلفت النورمان لاحتلال الجزيرة. وقد عبر عنها الشريف الإدريسي في روايته فقال : " إلى أن استولى - أي روجر الأول - على جميعها - أي صقلية - غلبة وقهرها وفتحها قطرا فقطرا وملكها ثغرا فثغرا وذلك في مدة ثلاثين عاما. " الإدريسي : نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، نقلا عن أماري (ميكيلى) : المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م، ص. 26.

وذكرت المصادر الإسلامية حدث سقوط الجزيرة في قبضة النورمان لكن دون الإشارة إلى تفاصيل المقاومة المحلية مما يوحي إلى سهولة الفتح النورماندي لهذا القطر. ولعل هذا السكوت هو تعبير لهؤلاء المؤرخين المسلمين عن استيائهم واستنكارهم للفتن الداخلية التي باتت صقلية مرتعا خصيبا لها، كانت نتيجتها تمزق شمل المسلمين بها وضياع الجزيرة كلها. وعن موضوع احتلال النورمان لجزيرة صقلية والظروف المساعدة لذلك ارجع إلى : النويري : نهاية الأرب في فنون الأدب، نقلا عن المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م، ص. 445 - 448 ؛ ابن أبي دينار : المؤنس في أخبار إفريقية وتونس، نقلا عن المكتبة العربية الصقلية، ص. 533 - 534 ؛ ابن خلدون : العبر، نقلا عن م.ع.ص، ص. 484 - 485 ؛ ابن الأثير : الكامل في التاريخ، نقلا عن م.ع.ص، ص. 275 - 278 ؛ أبي الفداء : المختصر في أخبار البشر، نقلا عن م.ع.ص، ص. 414 ؛ إحسان

عباس : العرب في صقلية، القاهرة، 1959م، ص. 132 - 133 ؛ أماري (ميكيلي) :
تاريخ مسلمي صقلية، ترجمه من الإيطالية، د. محب سعد إبراهيم وغيره، المجلد
الثالث، الكتاب الخامس، ص. 61-178. وعن المراجع الأجنبية ارجع إلى :

Malaterra (Geoffroy). Historia Sicula. dans Muratori (L-A), Rerum Italicarum
Scriptores, livre III, 1^{re} partie (Dec.1925-Mai 1928) ; Chalandon (F.), Histoire de la
domination normande en Italie et en Sicile. Tome 1^{er}. pp. 191-211, 327-340 ;
Bazancourt (le Baron de.), Histoire de la Sicile sous la domination Normande depuis la
conquête de l'île jusqu'à l'établissement de la monarchie, T. I. Paris, 1946, p.86 et
suivantes ; Gautier (d'Arc) . Histoire des conquêtes des Normands en Italie, en Sicile
et en Grèce. Paris, 1830, p. 213 et suivantes ; Laprimaudaie (Elie. de), Arabes et
Normands en Sicile et en Italie du Sud, Paris, 1868, p. 249 et suivantes.

(هـ-) توفي أبوه الكونت روجر الأول عام 1101م وتولت أمه الوصاية عليه إلى سنة
1112م. وكان سنه قد بلغ حينذاك سبع عشرة سنة. توج ملكا في 25 ديسمبر
عام 1130م. ارجع إلى : أماري : تاريخ مسلمي صقلية، المجلد الثالث، ص. 340-
341 وانظر أيضا : Chalandon , op. cit., I, p.p. 355-360.

(2-) أنظر : Chalandon, op.cit., p.p. 367-368.

(هـهـ) تمثل على وجه التقريب منطقة المغرب الأدنى. وقد جاء في تعريف ياقوت
الحموي "أن حد أفريقية من طرابلس الغرب من جهة برقة والإسكندرية إلى
بجاية، وقيل إلى مليانة". معجم البلدان، المجلد الأول، بيروت 1955، ص. 228.

(هـهـهـ) ينتمي الزيرون، إلى قبيلة صنهاجة البربرية المغربية. سمي هؤلاء بهذا
الاسم نسبة إلى زيري بن مناد الصنهاجي (المتوفي عام 360هـ / 971م) مؤسس دولة
بني زيري بالمغرب الأوسط. عن تفاصيل قيام دولة بني زيري ارجع إلى :
القلقشندي : صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، ج. 5، القاهرة، 1922م، ص.
124-125 ؛ حسن حسني (عبد الوهاب) : خلاصة تاريخ تونس، تونس، 1983م،
ص. 105-114 ؛ مارسيه (ج. G. Marçais)، مقال الزيرون في دائرة المعارف
الإسلامية، ج. 11، ص. 21-23.

(3-) عن تطلعات الزيربين في عهد تميم بن المعز بن باديس (454-501هـ / 1062-
1108م) تجاه صقلية وجنوب إيطاليا، ارجع إلى : ابن الأثير : الكامل، نقلا عن

م-ع-ص. 277 ؛ النويري : نهاية الأرب، نقلا عن م-ع-ص، ص. 447 - 448. وانظر أيضا :

Hady (Roger Idris), la Berberie orientale sous les Zirides X^e-XII^e siècles, Paris, T. I, p.p. 283-286 ; Deuve (J.), les seigneurs de l'ombre, les services secrets Normands au XII^e siècle, Ed. ch. Colet, 1995, p. 174 ; Chalandon, op. cit., I, P.P. 202, 205-209.

(4-) ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 286 ؛ أماري : تاريخ مسلمي صقلية، ج. III، ص. 393.

وأنظر أيضا : Deuve, op. cit., p. 173 -174 ; Perrin (Ed. Ch.), l'Allemagne, L'Italie et la papauté de 1125 à 1250, Paris, - op. cit., I, p. 368 - pp. 78-79 ; Chalandon, op. cit., I, pp. 367-368.

تحدث المؤلف شالندن عن أهمية دور صقلية في الحركة التجارية بالبحر المتوسط فيما أشار كل من الهادي إدريس والكاتب دوف Deuve إلى الموقع الإستراتيجي لجزيرة جربة والدور الذي قد تلعبه في التحكم في الحركة التجارية بين غرب وشرق المتوسط. أنظر : Deuve, op. cit., p. 177 ; Idriss (H.R), op. :

cit., I, p. 346 ؛ وعن دواعي اهتمام النورمان بعالم المتوسط، ارجع أيضاً إلى : Martin (J.M), Italies Normandes, XI^e- XII^e siècles, p. 365 ; Giunta Francesco, Il regno tra realta Europea e vocazione Mediterranea, ds Potere, societa e popolo nell età dei due guglielmi, dans atti delle quarte giornate Normanno - Sveve, Bari 8-10 ottobre, 1997, p. 21.

(5-) اشتهر الكونت روجر الأول بموقفه الإيجابي تجاه الزيريين حينما رفض المشاركة في حملة عسكرية ضد مدينة المهدية إلى جانب الجنوئين والبيزيين بحجة التزامه باتفاق الصلح الذي يربطه بالأمير الزيري تميم. عن هذه الصفحة من العلاقة النورماندية الزيرية السياسية والاقتصادية في عهد روجر الأول وابنه روجر الثاني، أرجع إلى : المصادر الإسلامية الموجودة في المكتبة العربية الصقلية، الصفحات : 280-282 و382-383 و393 و454-456 و486 وما بعدها و535 ؛ أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م. III، ص 170-171، 189-190، 362-366 ؛ توفيق الطيبي أمين : العلاقات بين جزيرتي جربة وصقلية في أواخر القرون

الوسطى (1100-1500) ضمن مجلة البحوث التاريخية، العدد الأول، يناير 1984، ص. 140-141؛ وانظر أيضا :

Maslatrie (Le Comte de), *Traité de Paix et de Commerce, documents divers Concernant les relations des Chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen-âge*. Paris, 1866, pp. 29-33 ; Mercier(E), *Histoire de l'Afrique septentrionale depuis les temps les plus reculés jusqu'à la conquête Française*, Paris, 1888, Tome II, pp. 42, 59 ; Idris (H-R), *op. cit.*, I, pp. 287, 320, 322-324 ; Deuve, *op. cit.*, pp. 173-175 ; Chalandon, *op. cit.*, I, pp. 331 - 332, 369-373.

(6) أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص 366.

(7) الكامل، نقلا عن - م-ع- ص، ص. 285-286.

(8) البيان، نقلا عن م-ع- ص، ص 371. وانظر أيضا : ابن الأثير : الكامل،

نقلا عن م-ع- ص، ص 282 ؛ التيجاني : رحلته، نقلا عن م-ع- ص، ص 393-

394 ؛ ابن خلدون : العبر، نقلا عن م-ع- ص، ص 487.

(9)- أنظر : Chalandon, *op. cit.*, I, p. 373.

(10)- أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م. III، ص. 374. وانظر أيضا :

Hady (R.I), *op. cit.*, I, p. 334.

(١٠) يقول عنه النويري : "كانت ولايته بعهد من أبيه - علي بن يحيى- فاستقل

بعد وفاة أبيه وله من العمر آنذاك اثنتا عشرة سنة وشهور فدبر دولته صندل

الخصي وحفظ الملك. " دام حكمه على أفريقية من 515/1121م إلى

543/1148م ؛ النويري : نهاية الأرب، نقلا عن م-ع- ص، ص 456. وأرجع أيضا

إلى : القلقشندي : صبح الأعشى، ج. 5، ص. 125. وانظر أيضا : Hady (R.I), *op.*

cit., I, p.333.

(11)- تطل مدينة المهدية على البحر المتوسط. تقع جنوب مدينة تونس. تحتل

موقعا جغرافيا حساسا يكفل لها الحصانة والحماية الكاملتين. وقد عبر

المراكشي في معجبه، تعبيرا وافيا عن موقعها وإمكانياتها الدفاعية فيقول. "

وهي من معاقل المغرب المنيعه لأن بنيانها في غاية الإحكام والوثاقه. بلغني أن

عرض حائط سورها ممشا ستة أفراس في صف واحد ولا طريق لها من البر إلا

على باب واحد. والبحر في قبضة من في البلد يدخل الشيني - المركب- كما

هو بمقاتلته إلى داخل دار الصناعة لا يقدر أحد ممن في البر على منعه. ... نقلا
عن م-ع-ص، ص، ص. 319.

(12)- عن ظروف وحجم هذه الاستعدادات أرجع إلى : ابن الأثير : الكامل،
نقلا عن م-ع-ص، ص. 282 - 283 ؛ التيجاني : رحلته، نقلا عن م-ع-ص، ص.
394 - 396 ؛ ابن أبي دينار : المؤنس، نقلا عن م-ع-ص، ص. 536 ؛ ابن عذاري :
البيان، نقلا عن م-ع-ص، ص 371-372 ؛ ابن خلدون العبر، نقلا عن م-ع-ص،
ص 487 ؛ الباجي المسعودي : الخلاصة، النقية في أمراء أفريقية، تونس،
1233/1866م، ص 51 ؛ يذكر المؤرخ الفاطمي، ابن ميسر، أن الحسن سعى
لدى الخليفة الفاطمي بمصر، الحافظ لدين الله (524-544/1130-1149م)،
يلتمس منه وساطته لحل الأزمة المستحكمة بينه وبين روجر الثاني : ابن ميسر :
أخبار مصر، في :

Recueil des Historiens Orientaux, T. III, Paris, 1884, p. 468.

(13)- حدثت في عام 536/1140-1141م. عن هذه الحملة أرجع إلى : التيجاني :
رحلته، نقلا عن م-ع-ص، ص 398-399 ؛ ابن عذاري، البيان، نقلا عن م-ع-ص،
ص. 372 - 373 ؛ ابن أبي دينار : المؤنس، نقلا عن م-ع-ص، ص 537 ؛ الباجي
المسعودي : الخلاصة النقية، ص. 51-52. وانظر أيضا :

Chalandon, op. cit., I, pp. 159-160 ؛ Hady (R.I), op. cit., I, pp. 347- 348

(٥) ذكره التيجاني باسم "جرجير بن فلان الأنطاكي" نشأ في بيئة الشرق
وبالضبط في أنطاكية بالشام. كان عريفا بلسان العرب. انضم إلى بلاط
تميم الزيري بالمهدية. ولما نال ثقته عينه مشرفا عاما على خزينة الأمانة المالية،
ولما مات يحيى توجس خيفة من ابنه علي، مما جعله يشد الرحال سرا إلى بالرمو
بصقلية، فاستقر عند روجر الثاني. وفي بلاط هذا الأخير عظم شأنه وتآلق
نحمة حتى صار أهم شخصية في إدارة المملكة، إذ تولى بالفعل مهام رئيس
الوزراء ووزارتي السيف والقلم. لمعرفة التفاصيل عن هذا القائد أرجع إلى :
التيجاني : رحلته، نقلا عن م-ع-ص، ص. 392 ؛ ابن خلدون : العبر، نقلا عن م-
ع-ص، ص. 487 ؛ الباجي المسعودي : الخلاصة النقية، ص. 51 ؛ أماري : تاريخ

- مسلمي صقلية، م III، ص. 354 - 355. وأنظر أيضا : Chalandon, op. cit., I, pp. 274-275. (٥٠) تقع بشمال المهديّة وتبعد عنها بعشرة أميال فقط.
- (14) - المؤنس، نقلا عن م-ع-ص، ص. 536.
- تحدثت المصادر الإسلامية، نقلا عن م-ع-ص، عن هذه الحملة النورماندية ونتائجها وهي : الكامل، ص. 282-284 ؛ رحلة التيجاني، ص. 394-397 ؛ البيان المغرب، ص. 371-372 ؛ المؤنس، ص. 536 ؛ العبر، ص. 487. وأنظر أيضا :
- ابن حمديس : ديوانه، تصحيح وتحقيق إحسان عباس، بيروت، 1960م، ص. 255 ؛ الباجي المسعودي : الخلاصة النقية، ص. 51 ؛ حسن حسني عبد الوهاب : خلاصة تاريخ تونس، ص. 118 ؛ أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م. III، ص. 374-381. وأنظر أيضا : Chalandon, op. cit., I, p. 377 ؛ Hady (R.I), op. cit., I, pp. 334-337.
- (15) - أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م. III، ص. 374.
- (٥١) - يقع هذا الدير بجنوب فرنسا.
- (٥٢) - تقع شمال العراق. أسسها بلدوين الأول Baudouin في مارس عام 1098م. وتعد أول إمارة صليبية تقوم في المشرق الإسلامي. استردها القائد عماد الدين زنكي، صاحب الموصل وحلب، من أيدي الصليبيين عام 539هـ/1144م. عاشور سعيد عبد الفتاح : الحركة الصليبية، المكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، 1963م، الجزء الثاني، ص. 605-606.
- وأنظر أيضاً : Brehier (L), l'Eglise et l'orient, Paris, 1907, p. 77.
- (16) - أنظر : HADY(R.I), op. cit., I, p. 355.
- (17) - المؤنس، نقلا عن م-ع-ص، ص. 538.
- (18) - ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 292.
- (19) - أبو الفداء : المختصر، نقلا عن م-ع-ص، ص. 416.
- أشار إلى هذا الوضع الإفريقي الصعب والتّقليل كلّ من ابن خلدون : العبر، ص. 500-501. والتيجاني رحلته، ص. 399 وأبي الفداء : المختصر، ص. 416، في المكتبة الصقلية. وأنظر أيضا النويري : نهاية الإرب في فنون الأدب، تحقيق

- الأستاذ عبد المجيد ترحيني، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، 1424هـ /
2004، الجزء الرابع والعشرون، ص. 136.
- (20)- البيان، نقلا عن م-ع-ص، ص. 373.
- (21)- الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 292.
- ذكر أماري وضع إفريقية السيئ وحرص روجر الثاني على استغلاله للهجوم
على إفريقية. تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص 407.
- (22)- الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 292. وانظر أيضا : HADY(R-I), Op. cit., I, P.355.
- (23)- عن تفاصيل هذه الأزمة الداخلية ارجع إلى : المصادر الإسلامية الواردة في
المكتبة العربية الصقلية منها : الكامل، ص 290-292 ؛ المؤنس، ص. 538-539؛
العبر، ص. 489، 499-500 ؛ رحلة التيجاني، ص. 384 ؛ أماري : تاريخ مسلمي
صقلية، م III، ص. 403-405. وانظر أيضا : Mas ; Mercier, op. cit., II, pp. 86-87 ;
Latrie, op. cit., p. 43 ; Hady (R.I), op. cit., I, pp. 353-355.
- لعل سبب عجز روجر الثاني عن فتح مدينة قابس يرجع إلى ضعف الأسطول
النورماندي الذي كان الملك قد زج بمعظمه في حرب أخرى مع الإمبراطورية
البيزنطية. أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص. 405-406. وانظر أيضا :
Chalandon, op. cit., II, p. 163 ; Hady (R.I), op. cit., I, p. 355.
- (24)- عن احتلال النورمان لجربة وطرابلس أرجع إلى المصادر الإسلامية نقلا
عن المكتبة العربية الصقلية منها : نزهة المشتاق، ص. 73 ؛ الكامل، ص. 286-
290 ؛ رحلة التيجاني، ص. 384، 388-389 ؛ المؤنس، ص. 573 - 538 ؛ البيان، ص
372-373 ؛ وفيات الأعيان، ص. 642 ؛ المختصر، ص. 415-416 ؛ العبر، ص.
798-499 ؛ النويري : المصدر السابق، ج. 24، ص. 135-136. وانظر أيضا :
توفيق الطيبي : العلاقات بين جزيرتي جربة وصقلية، ص. 144-146 ؛ أماري :
تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص. 394-395، 401-402. وانظر أيضا :
Gobvin, le Maghreb central à l'époque des Zirides, Paris, 1957, p. 147 ; Mercier, op.
cit., II, pp. 84-86 ; Mas Latrie, op. cit., p. 42,45 ; Deuve, op. cit., p. 177 ; Hady (R.I),
op. cit., I, pp.345-346, 351-352 ; Chalandon, op. cit., II, p. 159-161.
- (25)- الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 292-293.

اختلفت المصادر الإسلامية في تقدير حجم الأسطول النورماندي حيث ذكر التيجاني "ثلاثماية مركب" وقدرها ابن خلدون بمايتين وخمسين من الشواني ثم ثلاثماية مركب وليس ثلاثماية وخمسين كما أوردها الهادي روجر إدريس. ويتفق أبو الفداء والنويري مع ابن الأثير فيما اكتفى ابن أبي دينار بقوله "فحشد جيشا عظيما وبعث من مراكب مشحونة بالسلاح وآلات الحرب". رحلة التيجاني والنويري : المصدر السابق، ج. 24، ص. 136-137. نقلا عن م-ع-ص، ص. 399 ؛ المختصر، نقلا عن م-ع-ص، ص. 416 ؛ العبر، نقلا عن م-ع-ص، ص. 488، 501 ؛ ابن أبي دينار : المونس، نقلا عن م-ع-ص، ص. 539 ؛ النويري : المصدر السابق، ج. 24، ص. 136. وانظر أيضا : Hady(R.I), op.cit., I, p. 355.

(م) قوصرة : هي بقطلاريا Pantellaria. يقول الحموي أنها جزيرة في بحر الروم بين المهدية وجزيرة صقلية. وذكر أبو الفداء في كتابه تقويم البلدان أنها جزيرة قبالة إفريقية بالقرب من تونس وبينها وبين صقلية مجرى. ياقوت الحموي : معجم البلدان، ج. 4، ص. 200-201 : تقويم البلدان، صححه وطبعه رينود Renaud والبارون دي سلان Deslane، باريس، 1840م، ص. 188.

(26)- الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 293.

أورد ابن خلدون هذه الفكرة أيضا. العبر، نقلا عن م-ع-ص، ص. 501.

(27)- ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 293 ؛ التيجاني : رحلته.

نقلا عن م-ع-ص، ص. 399 ؛ ابن خلدون : العبر، نقلا عن م-ع-ص، ص. 501.

وانظر أيضا : Chalandon, op. cit., II, pp. 163-164.

أورد ابن الأثير رواية تفيد بأن الحسن كان قد أوفد أحد قواده إلى رجار برسالة فآخذ لنفسه وأهله أمانا. الكامل نقلا عن م-ع-ص، ص. 295. يوحى هذا الخبر بأن الحسن قد نال ضمانا من روجر. وهل ينم هذا الموفق عن خيانة منه ؟ لكن الأمر الذي لا ريب فيه، هو أن الحسن لم يحاول مفادرة المهدية مع عائلته قبل وصول النورمان إليها. وتجدر الإشارة إلى أن مثل هذه المبادرة تتنافى

كلية مع طابع السرية الذي اكتنف غاية هذه الحملة منذ انطلاقتها. ارجع إلى :
Hady (R.I), op. cit., I, 355-356.

(28)- ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص 293 : النويري : المصدر السابق، ج. 24، ص. 137 : التيجاني : رحلته، نقلا عن م - ع - ص، ص 399 ؛ ابن خلدون : العبر، نقلا عن م-ع-ص، ص 501 ؛ الباجي المسعودي، نفس ، ص. 408. وانظر أيضا : III المرجع، ص. 52 ؛ أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م Hady (R.I), op. cit., I, pp. 356-357 ; Maslatrie, op. cit., p. 43 ; Mercier, op. cit., II, p. 87 ; Chalandon, op. cit., II, p. 164.

(29)- ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 286 ؛ ابن أبي دينار : المؤنس، نقلا عن م-ع-ص، ص. 573-538. وانظر أيضا :

Hady (R.I), Ibid ; chalandon, op. cit., II, p.160 ; Mercier, op. cit., II, p.85.

(30)- المؤنس، نقلا عن م-ع-ص، ص. 537-538.

(31)- ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 293-294 ؛ النويري : المصدر السابق، ج. 24، ص. 137 ؛ ابن خلدون : العبر، نقلا عن م-ع-ص، ص. 501. وانظر أيضا :

Hady (R.I), op. cit., I, p. 357 ; Mercier, Ibid.

يذكر أبو الفداء عكس ذلك حيث يقول : "فجمع كبراء البلد واستشارهم فرأوا ضعف حالهم وقلة المؤونة عندهم". المختصر، نقلا عن م-ع-ص، ص. 416.

(32)- ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 29 ؛ ابن خلدون : العبر، نقلا عن م-ع-ص، ص. 501 ؛ أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م. III، ص. 408.

(33)- ابن خلدون : العبر نقلا عن م-ع-ص، ص. 488 ؛ التيجاني : رحلته، نقلا عن م-ع-ص، ص. 399 ؛ الباجي المسعودي : نفس المصدر، ص. 52.

(34)- ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 394 ؛ النويري : المصدر السابق، ج. 24، ص. 137 ؛ أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م. III، ص. 408. وانظر

أيضا : Hady (R.I), op. cit., I, p. 357.

(35)- أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م. III، ص. 408.

ذكر الكاتب سرهناك "أن الحسن طلب المساعدة من ملوك الإسلام، ولما لم يجيبوه رحل عن المهديّة. الواقع أنه يعد الكاتب الوحيد الذي أورد هذه الفكرة. سرهناك (إسماعيل) : من حقائق الأخبار من دول البحار، الجزء الأول، القاهرة، 1312هـ/1894م، ص. 409.

(36)- ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع- ص. 294 ؛ التيجاني : رحلته، نقلا عن م-ع- ص، ص. 399-400 ؛ النويري : المصدر السابق، ج. 24، ص. 137.

(*) لما طالت إقامته بالمعلقة لمس الحسن السامة والاستياء من صاحبها ومن ثم قرر التوجه إلى مصر لكن لما خشي من الوقوع في قبضة جورج الأنطاكي شد رحاله إلى عبد المؤمن بن علي الكومي بالمغرب الأقصى. وأفاد صاحب القرطاس أن الحسن ذهب إلى الجزائر عقب سقوط المهديّة، وبقي بها إلى أن وصل عبد المؤمن إليها وحمله معه عند عودته إلى مراکش بالمغرب الأقصى. ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع- ص، ص. 295-296 ؛ التيجاني : رحلته، نقلا عن م-ع- ص، ص. 400 ؛ ابن أبي زرع الفاسي : الأنيس المطرب، نقلا عن م-ع- ص، ص. 403.

(37) تناول ابن الأثير هذا الحدث الحاسم، والمعروف "بالكائنة الشنعاء" عند ابن عذارى، بقدر ملحوظ من التفصيل والدقة والوضوح ؛ الكامل، نقلا عن م-ع- ص، ص. 294-295 ؛ وأنظر أيضا : النويري، المصدر السابق، ج. 24، ص. 137 ؛ البيان، نقلا عن م-ع- ص، ص. 373. وحول هذا الحدث أرجع إلى المصادر الإسلامية نقلا عن المكتبة العربية الصقلية وهي رحلة التيجاني، ص. 399-400 ؛ العبر، ص. 488-501 ؛ المؤنس، ص. 539 ؛ المختصر، ص. 416-417 ؛ الأنيس المطرب، ص. 403 ؛ الصفدي : الوافي بالوفيات، ص. 657 ؛ ابن خلكان : وفيات الأعيان، ص. 642 ؛ القلقشندي : صبح الأعشى، ج. 5، ص. 125. وأنظر أيضا : الباجي المسعودي : نفس المصدر، ص. 52 ؛ سرهناك : نفس المرجع، ج. 1، ص. 409 ؛ أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص. 408 وما بعدها. وأنظر أيضا :

Hady, op. cit., I, p. 357 ; Golvin, op.cit., p. 147 ; Mercier, op. cit., II, p. 87 ; Maslatrie, op.cit., p. 43.

يشير التيجاني إلى أن الدخول إلى المدينة وقع بعد وصول الأسطول بسبع ساعات وحسب رواية "ابن الأثير والنويري وأبي الفداء فإنه حدث بعد مضي ثلثي النهار. وأما ابن خلكان فإنه وضع هذا الحدث في اليوم الثاني عشر من شهر صفر. والأرجح أنه أخطأ في ذلك لأن هذا التاريخ يناسب يوم سقوط مدينة سوسة. عن الاحتلال النورماندي لسوسة يمكن العودة إلى المصادر الإسلامية المذكورة أعلاه والواردة في المكتبة العربية الصقلية.

(38)- أورد التيجاني اسم المهديتين ويقصد بها المهدي وزويلة لاتصال هذه الأخيرة بالحاضرة الزيرية. وذكر ياقوت الحموي أن المسافة التي تفصل بينهما لا تتجاوز رمية سهم أو طول ميدان. معجم البلدان، ج.2، ص.961 وج.4، ص.696.

(39)- عن هذا الموضوع ارجع إلى المصادر الواردة في المكتبة العربية الصقلية ومنها : الكامل، ص. 294-295 ؛ رحلة التيجاني، ص. 400 ؛ العبر، ص. 488، 500 ؛ المختصر، ص. 17 ؛ ونفس المصدر، إصدار دار اللجار لصاحبها : أديب عارف الزين، 1380هـ / 1960م، الجزء الخامس، ص. 30 ؛ المؤنس، ص. 539 ؛ وفيات الأعيان، ص. 642 ؛ البيان، ص. 373هـ. وأنظر أيضا : النويري، المصدر السابق، ج. 24، ص. 137 ؛ حسن حسني عبد الوهاب : نفس المرجع، ص. 119 ؛ سرهنك : المرجع، ج. 1، ص. 409 ؛ الباجي المسعودي : نفسه ؛ أماري : تاريخ مسلمي صقلية، ج. III، ص. 409-411. وارجع أيضا إلى : Chalandon, op. cit., II, p. 164 ; Mas Latrie, op.cit., p. 43 ; Hady, op. cit., I, p. 358 ; Mercier, op. cit., II, pp. 87-88 (40)- أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص. 410. وأنظر أيضا :

Chalandon, op. cit., II, p. 164 ; Hady, op. cit., I, p. 358.

(41)- رحلته، نقلا عن م-ع-ص، ص. 400. وردت هذه الفكرة أيضا في كتاب

الحلل الموشية في ذكر أخبار المراكشية، نقلا عن ذيل م-ع-ص، ص. 62-63.

(42)- ابن أبي دينار : المؤنس، نقلا عن م-ع-ص، ص. 593. وأشار إلى ذلك أيضا التيجاني : نفسه.

- (43)- ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 294-295.
- (44)- ابن خلدون : العبر، نقلا عن م-ع-ص، ص. 501.
- (45)- أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص. 410.
- (46)- عن هذه العوامل المحركة للعرش النورماندي ارجع إلى الصفحة الثانية من هذا البحث.
- (47)- أنظر : Martin (J.M), op.cit., p. 365.
- (48)- أنظر : Bresc (H), le Royaume d'Afrique et l'Archeveche de Mahdiyya, dans : échanges et colonisation dans la méditerranée médiévale, sous la direction de Michel Balard et Alain Ducellier, publication de la Sorbonne, p.p. 353-354
- (49)- التيجاني : رحلته، نقلا عن م-ع-ص، ص. 400. ذكر أماري أيضا هذه الفكرة. تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص. 409.
- (50)- أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص. 461-462. وانظر أيضا : Chalandon, op cit., II, p.238 ; Hady, op.cit., I, p.383 ; Bresc(H), le Royaume d'Afrique, p.355.
- عن ثورة زويلة ضد النورمان ارجع إلى : ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 302-303 ; ابن خلدون : العبر، نقلا عن م-ع-ص، ص. 504. وانظر أيضا : Siragusa (G-B), Il regno di Guglielmo I in sicilia, pallermo, 1929, p.105 et suivantes.
- (51)- أنظر : Bresc(H), le royaume d'Afrique, pp.353 - 354.
- (52)- أنظر : Abulafia(D), The Norman Kingdom of Africa and the Norman Expedition to Majorca and The Muslim Mediterranean, dans Italy, Sicily and Mediterranean 1100-1400, Variorum Reprints, London, 1987, XII, p.38.
- وانظر أيضا : Bresc, op.cit., p.353.
- (53)- أنظر : Chalandon, op. cit., II, p.236 ; Hady, op. cit., I, p.379.
- (54)- أنظر : Bresc, le Royaume d'Afrique, p.356.
- (55)- الكامل، نقلا م-ع-ص، ص. 305.
- (56)- كتاب المعجب، نقلا عن م-ع-ص، ص. 319.
- (57)- العبر، نقلا عن م-ع-ص، ص. 505.

- (58)- رحلته، نقلا عن م-ع-ص، ص. 401.
- (59)- الحلال الموشية في ذكر أخبار المراكشية، نقلا عن ذيل م-ع-ص، ص. 63.
- (60)- لمعرفة شكل هذه العملة ارجع إلى : Abdul-Wahab(H.M), Deux Dinars Normands de Mahdia, Extrait de la revue Tunisienne, 3^e et 4^e trimestre, 1930, Tunis, 1930, pp. 2-3.

المصادر والمراجع المعتمد عليها :

I- المصادر العربية :

- ابن الأثير الجزري (توفي عام 630هـ/1232م).
- ❖ الكامل في التاريخ. في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- الشريف الإدريسي (توفي عام 548هـ/1154م).
- ❖ نزهة المشتاق في اختراق الآفاق. في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- الباجي المسعودي (توفي عام 1297هـ/1880-1879م).
- ❖ الخلاصة النقية في أمراء أفريقية، تونس، 1283هـ/1866م.
- التيجاني (توفي عام 869هـ/1464م).
- ❖ رحلته، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- ابن حمديس (توفي عام 527هـ/1133م).
- ❖ ديوانه، حققه وصححه الدكتور إحسان عباس، بيروت، 1960م.
- ابن خلدون (توفي عام 808هـ/1406م).
- ❖ كتابه العبر وديوان المبتدأ والخبر، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- ابن خلكان (توفي عام 681هـ/1281م).
- ❖ وفيات الأعيان وأنباء الزمان، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- ابن أبي دينار (من علماء القرن 12هـ/18م).
- ❖ المؤنس في أخبار أفريقية وتونس، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- ابن أبي زرع الفاسي (توفي بعد عام 724هـ/1324م).

- ❖ الأنيس المطرب بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس،
في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- الصفدي (توفي عام 764/1362م).
- ❖ الواقي بالوفيات، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- ابن عذارى (من علماء القرن 7م/12-13م).
- ❖ البيان المغرب في أخبار المغرب، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- أبو الفداء (توفي عام 732/1331م).
- ❖ المختصر في أخبار البشر، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- ❖ تقويم البلدان، صححه وطبعه رينو والبارون دي سلان، باريس، 1840م.
- القلقشندي (توفي عام 821/1418م).
- ❖ صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، الجزء الخامس، القاهرة، 1922م.
- لمؤلف مجهول.
- ❖ كتابة الحلل الموشية في ذكر الأخبار المراكشية، ألف في القرن 8/14م،
في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- المراكشي (توفي عام 620/1223م).
- ❖ كتاب المعجب في تخلص أخبار المغرب، في المكتبة العربية الصقلية،
ليبسك، 1857م.
- ابن ميسر (توفي عام 677/1278م).
- ❖ أخبار مصر، في : Paris ، Recueil des historiens orientaux, T.III ، 1884م.
- النويري (توفي عام 732/1332م).
- ❖ نهاية الارب في فنون الأدب، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- ياقوت الحموي (توفي عام 626/1229م).
- ❖ معجم البلدان، ط. بيروت، 1955م. ط. طهران، 1965م.

II- المصادر الأجنبية :

- Chronique du Mont Cassin. Traduction Calmette Joseph, dans textes et documents, Moyen-age, Tome II, Paris, 1953.
- Guillaume de Pouille : La Geste de Robert Guiscard. Traduction et Commentaire de Marguerite Mathieu : Palermo, 1961.
- Malaterra Geoffroi : Historia Sicula , dans Murotori(L.A), Rerum Italicarum Scriptores, T.V, 1^{ère} partie. Dec. 1925- Mai 1928.
- Orderie vital : historia ecclesiastica, traduction Guizot(F.P.G), dans collection des Memoires Relatifs à l'Histoire de France, Paris, 1825.

III- المراجع العربية :

- إحسان عباس :
- ❖ العرب في صقلية، القاهرة، 1859م.
- أماري ميشال :
- ❖ المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- ❖ تاريخ مسلمي صقلية، الجزء الثالث : إعداد : د. محب سعد إبراهيم. لي مونييه، فلونسا، 2003م.
- توفيق الطيبي أمين :
- ❖ العلاقات بين جزيرتي جربة وصقلية في أواخر القرون الوسطى (1100-1500م) ضمن مجلة البحوث التاريخية (مركز دراسة جهاد الليبيين ضد الغزو الإيطالي)، العدد الأول، يناير 1984م.
- حسن (حسني عبد الوهاب) :
- ❖ خلاصة تاريخ تونس، تونس، 1983م
- سرهنك (إسماعيل) :
- ❖ من حقائق الأخبار عن دول البحار، الجزء الأول، القاهرة، 1312/1894م.
- عاشور (سعيد عبد الفتاح) :
- ❖ الحركة الصليبية، ج2، القاهرة، 1963م.
- ❖ تاريخ أوروبا في العصور الوسطى، دار النهضة العربية، 1972م

- مارسيه جورج (Marçais George) :

مقال : "الزيريون"، في دائرة المعارف الإسلامية، يصدرها باللغة العربية أحمد الشنتاوي، إبراهيم زكي، خورشيد عبد الحميد يونس، المجلد الحادي عشر.
- المدني (أحمد توفيق) :

✽ المسلمون في جزيرة صقلية وجنوب إيطاليا، تونس، 1365هـ/1945م.

IV- المراجع الأجنبية :

- Abdulwahab(H-H) : Deux dinars Normands de Mahdia. Extrait de la revue Tunisienne 3^e et 4^e trimestre, Tunis, 1930.
- Bazancourt(le Baron de) : Histoire de la Sicile sous la domination des Normands depuis la conquête de l'île jusqu'à l'établissement de la monarchie, t. I., Paris, 1946.
- Brehier(Louis) : L'église et l'orient au M. age, Paris, 1907.
- Bresc(Henri) : Le royaume d'Afrique et l'archevêché de Mahdiyya, des échanges et colonisation dans la Méditerranée médiévale, sous la direction de Michel Balard et Alain Ducellier, Publication de la Sorbonne.
- Chalandon(Ferdinand) : Histoire de la domination normande en Italie et en Sicile, T. I, II, Paris, 1907.
- Decarreaux (J) : Normands papes et moines, cinquante ans de conquête et de politique religieuse en Italie méridionale et en Sicile, Paris, 1974.
- Deuve(Jean) : Les seigneurs de l'ombre. Les services secrets normands au 12^e siècle, éditions Charles Colet, 1995.
- Delarc(O) : Les normands en Italie depuis les premières invasions jusqu'à l'avènement de Saint Grégoire VII, Paris, 1883.
- Gautier(d'arc) : Histoire des conquêtes des normands en Italie, en Sicile, et en Grèce, Paris, 1830.
- Giunta(Francesco) : Il regno tra realta europea e vocazione mediterranea, ds potere, societa e popolo nell eta dei due gughelmi, ds atti delle quarte giornate normano Sveve, Bari 8- 10 ottobre 1997.
- Golvin(L) : Le Maghreb central à l'époque des Zirides, Paris, 1957.
- Hady(R J.) : La berberie orientale sous les Zirides, X^e-XII^e siècle T.I, Adrien-Maisonneuve, Paris, 1962.
- Laprimandraie(de) : Arabes et Normands en Sicile et en Italie du sud, Paris, 1868.
- Lavissee(E) : Histoire de France depuis les origines jusqu'à la révolution, T.II, Paris, 1844.
- Lot(Ferdinand) : Naissance de la France, Paris, 1948.
- Martin(Jean-Marie) : Italie Normandes, XI^e-XII^e siècles, ed. Hachette, 1994.

- Mas Latrie(Le Baron de) : Traités de paix et de commerce, et documents divers concernant les relations des chrétiens avec les arabes de l'Afrique septentrionale au M-Age, Paris, 1886.
 - Mercier(E) : Histoire de l'Afrique septentrionale depuis les temps les plus reculés jusqu'à la conquête française, T.I, II, Paris, 1888.
 - Musset(Lucien) : Les peuples scandinaves au Moyen-Age, Paris, 1951.
 - Perrin(E.Ch) : L'Allemagne, l'Italie et la Papauté de 1125 à 1250, Paris.
 - Siragusa(G-B) : Il regno di guglielmo I in Sicilia, Palermo, 1929.
-

دور ميناء طرابلس الغرب الاستراتيجي في العصر الإسلامي

د. عمر الهاوي (القرقوتي)
جامعة (السابع من أبريل) ليبيا

لا يخفى على الباحثين والمؤرخين أهمية الموقع الجغرافي المتميز، الذي يحظى به ميناء طرابلس بين المشرق والمغرب الإسلاميين، خلال العصر الوسيط، حيث يقع هذا الميناء في شمال غرب ليبيا^(١)، وما زاد في أهميته وقوعه في الجهة البحرية المواجهة لدول غرب أوروبا فالمسافة بين طرابلس ومالطة والمدن الإيطالية (جنوة، بيزا، البندقية) وفرنسا أقصر من المسافة بين الموانئ الليبية الأخرى وتلك الموانئ وقد اكتسب هذا الموقع ميناء طرابلس مكانة اقتصادية بارزة في النشاط التجاري على الصعيدين الداخلي، والخارجي، منذ أن تأسست مدينة طرابلس، على يد الفينيقيين، في القرن الثامن قبل الميلاد. وقد استمرت أهميتها كميناء إلى الآن، وزادت أهميتها بعد الفتح الإسلامي، وذلك عندما نشطت حركة الفتوحات الإسلامية حيث كان ميناء طرابلس من أهم الموانئ الليبية، التي استخدمت كمواقع لتجميع وتمويل انطلاق الحملات

(١)- مختار أبو عجيبة العجيل : دور ليبيا في النشاط البحري العربي الإسلامي (طرابلس : مجلة البحوث التاريخية السنة الرابعة عشر العدد الأول ١٩٩٢م)، ص. ١٥٥.

البحرية الإسلامية⁽¹⁾. فضلاً عن نشاط حركة تجارة القوافل مع إفريقيا خلال هذه الفترة حيث يرتبط ميناء طرابلس بإفريقيا بعدد من الطرق التجارية البرية وقد كانت الصلة الوظيفية بين التجارة الصحراوية، والتجارة البحرية من أهم السمات التي لازمتها طوال العصر الوسيط إذ يشير عبد العزيز العلوي إلى أن كل منهما مرتبطاً بالآخر، فيؤثر ويتأثر به سلباً وإيجاباً⁽²⁾. وهو ما يجعلنا نؤكد على أهمية ميناء طرابلس باعتباره أحد الأطراف الفاعلة في هذه العلاقة، خاصة وأن هذا الميناء له من المؤهلات الاقتصادية ما يسمح له بالقيام بهذا الدور، فالإقليم المحيط بالميناء غني بإنتاجه الزراعي والصناعي وبثروته الحيوانية، فضلاً على أن الميناء توفرت فيه عدة شروط كالمياه العميقة، والمناخ المناسب.

وفي هذه المشاركة رأيت أن أتناول دور ميناء طرابلس الاستراتيجي في العصر الإسلامي بالتركيز على مجالين مهمين هما العسكري والتجاري :

(1)- علاقة التجارة الصحراوية بالتجارة البرية في المغرب - (أعمال ندوة التجارة في علاقتها بالمجتمع والدولة عبر تاريخ المغرب) القسم الثاني - جامعة الحسن الثاني كلية الآداب والعلوم الإنسانية، 1989م، ص. 261.

(2)- عبد الحفيظ فضل الميار، الحضارة الفينيقية في ليبيا (طرابلس : مركز جهاد الليبي للدراسات التاريخية والسنة 2001)، ص. 142.

أولاً : المجال العسكري

إنّ موقع ميناء طرابلس على البحر وسط الطريق المتجه إلى أفريقيا من الشرق إلى الغرب كان له دور بالغ الأهمية قبل وأثناء وبعد مرحلة الفتوحات العربية الإسلامية، فقبل الفترة الإسلامية اختار الفينيقيون موقع المدينة لسببين اثنين :

أولاً/ وجود مينائين من أحسن المواني في شمال أفريقيا⁽¹⁾، يمكن استخدامها في وقت واحد، على غرار مدينة صور، وعدد من المدن الفينيقية الأخرى في المتوسط.

ثانياً / الأراضي الخصبة الممتدة في الجنوب والجنوب الشرقي حتى الجبل والاستفادة من هذه المساحة في الزراعة التي تعتمد على مياه الآبار والأمطار، وعند ما سيطر الرومان على إقليم طرابلس سنة 146 قم، وازدهرت موانئ هذا الإقليم ومدنه في القرنين الأول والثاني للميلاد وخاصة في عهد الإمبراطور سبتيموس سيفيروس (193-211م)⁽²⁾ وقد أصبح ميناء طرابلس في هذا العصر بالإضافة إلى مينائي لبدة وصبراتة مراكز رئيسية تصلها السلع من أواسط إفريقيا وتعبّر عن طريقها إلى روما، وتستقبل بعض البضائع والمصنوعات كالحزف

(1)- جون رايت : تاريخ ليبيا منذ أقدم العصور، ترجمة عبد الحفيظ الميار، أحمد اليازوري، (طرابلس : مكتبة الفرجاني، 1993م)، ص. 23.

(2)- أحمد محمد انديشة : التاريخ السياسي والاقتصادي للمدن الثلاث (مصراتة : الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان 1993م)، ص. 17.

والفخار والزجاج والرخام والأسلحة والمنسوجات القطنية والحريرية⁽¹⁾ وعندما فتح عمرو بن العاص طرابلس أصاب بها أحمال بزيوت (زيوت) كثيرة مع تجار من تجارها فباعه وقسم ثمنه بين المسلمين⁽²⁾ ويبدو أن أحمال الزيتون هذه كانت معدة في الميناء لنقلها إلى بلاد الروم ومن المعروف أن طرابلس وأفريقية قد اشتهرت بإنتاج الزيت منذ القدم.

إن أهمية ميناء طرابلس على ساحل الشمال الأفريقي جعل الرومان يهتمون بها اهتماماً كبيراً، فأحاطوا المدينة بسور منيع ماعدا الجهة الشمالية التي تطل على البحر وذلك لتتلقى منها الإمدادات وهو السبب ذاته الذي دفع عمرو بن العاص لفتح طرابلس لتأمين حدود الدولة الإسلامية من خطر الروم ورغبة منه في مواصلة الفتوحات الإسلامية في المغرب وقد تحقق له ما أراد باستيلائه على المدينة ويمكننا أن نحدد بدايات دور ميناء طرابلس العسكري في إفريقية من انطلاق حملة عبد الله بن أبي السرح عام 27هـ/647م، على أفريقية حينما وصلت سرية عربية إلى ميناء طرابلس واستولت

(1)- أحمد بن يحيى البلاذري : فتوح البلدان (تحقيق عبد الله أنيس الطباع وعمر أنيس الطباع بيروت : مؤسسة المعارف، 1957م)، ص. 25.
(2)- السيد عبد العزيز سالم : المغرب الكبير (العصر الإسلامي) ط2 (الاسكندرية : الدار القومية للطباعة والنشر، 1982م)، ص. 70.

على مركب بيزنطي كان راسياً به وأسر المسلمون من فيه ثم قتلوههم بأمر من ابن أبي السرح⁽¹⁾.

وهناك رواية مفادها أن عبد الله بن أبي السرح أثناء حملته على إفريقيه طلب من نائبه على مصر عقبة بن عامر الجهيني أن يرسل إليه سفن من الشرق لتحمل غنائم المسلمين⁽²⁾، والتقى بها في ميناء طرابلس.

إن مدينة طرابلس بحكم مينائها الجيد كانت مركزاً لانطلاق الفتوحات البحرية الإسلامية في البحر المتوسط، فعند تولية روفع بن ثابت الأنصاري على طرابلس من قبل معاوية بن حديج سنة 46هـ / 666م، قام بقيادة غزوة في سنة 47هـ / 667م ضم خلالها جزيرة جربة كما لا يستبعد بعض الباحثين أن يكون لميناء طرابلس دور في نشاط الأسطول العربي في الحوض الغربي للبحر المتوسط في العهد الأموي خصوصاً في حصار القسطنطينية الثاني 99هـ / 717م⁽³⁾.

كما أرسل عبيدة بن عبد الرحمن (110-115هـ / 728-733م) حملة بحرية بقيادة المستير بن الحجاب الحرشي قوامها مائة وثمانون سفينة يعتقد أنها خرجت من ميناء طرابلس باتجاه جزيرة صقلية، فأطال حصاره للجزيرة حتى داهمه الوقت وحاول العودة إلى قاعدته التي انطلق

(1)- أبو بكر عبد الله بن أبي عبد الله المالكي : رياض النفوس، نشرة حسين مؤنس القاهرة مكتبة النهضة المصرية، 1951م، ص. 17، السيد عبد العزيز سالم، المرجع السابق، ص. 87.

(2)- مختار أبو عجيبة العجيل، مرجع سابق، ص. 80.

(3)- كاميلو مانفروني، العلاقات البحرية بين ليبيا وإيطاليا ترجمة أحمد المهدي (بنغازي : منشورات جامعة قاريونس، 1992م)، ص. 24.

منها خلال فصل الشتاء ففرقت معظم سفنه، فلم تبق إلا سبع منها، بالإضافة إلى سفينة القيادة، وقد رسوا جميعاً في ميناء طرابلس⁽¹⁾.

وفي العهد العباسي أصبحت مدينة طرابلس مدينة أساسية في ولاية إفريقية بحكم أهمية موقع مينائها على البحر المتوسط كنقطة دفاع جعلها تلعب في ذلك الوقت دوراً عسكرياً وسياسياً مهماً وفي هذا الصدد يشير ابن الأثير إلى أن بعض السفن التجارية العربية تعرضت للسطو من قبل الأسطول البيزنطي المتمركز في جزيرة صقلية⁽²⁾ مما جعل الخليفة العباسي هارون الرشيد يهتم بتحسين مدينة طرابلس من جهة البحر، وقد قام ببناء سورها هرثمة بن أعين⁽³⁾ والي إفريقية تحسباً لأي هجوم بحري بيزنطي من جهة الشمال.

وقد اهتم الفاطميون بالموانئ الليبية مما أدى إلى ازدهار النشاط العسكري والتجاري بها ومن بينها ميناء مدينة طرابلس التي أصبحت في هذه الفترة قاعدة لأسطول صقلية، فقد كانت تتوافد عليه السفن محملة بالغنائم والأموال من ولاية صقلية كان ينفقها نصير الخزان وإلى طرابلس على صيانة الأسطول⁽⁴⁾، ويدفع منها مرتبات جنده، ويكتب للخليفة الفاطمي المعز لدين الله بياناً بذلك.

(1)- عز الدين ابن الأثير: الكامل في التاريخ، ج. 2، (بيروت: دار صادر، 1965م)، 25/2.

(2)- ياقوت الحموي: معجم البلدان، ط. 2 (بيروت: دار صادر، 1995م)، 25/4.

(3)- صالح مصطفى مفتاح: ليبيا منذ الفتح حتى انتقال الخلافة، الفاطمية إلى مصر (ليبيا منشورات الشركة العامة للنشر والتوزيع والإعلان، 1978م)، ص. 229.

(4)- معجم البلدان، 25/4: أبو عبد الله البكري، المسالك والممالك، (ليبيا: الدار العربية للكتاب، 1992م)، ص. 653.

وممّا ساعد على نشاط ميناء طرابلس وازدهاره عسكرياً وتجارياً، الموضع المثالي الجيد الذي يحظى به وقد أشارت بعض المصادر الإسلامية إلى ذلك، من بينها معجم البلدان لياقوت الحموي الذي عاش في ق. 3هـ، والمسالك والممالك لأبي عبيد الله البكري الذي عاش في ق. 5هـ في حديثهما عن طرابلس ومرساها بقولهما "ومرساها مأمون من أكثر الرياح"⁽¹⁾.

إن مدينة طرابلس بحكم مينائها الجيد وموقعها البحري المهم أطمع فيها النورمانديون الذين حاولوا الاستيلاء عليها فقد وجه روجار الثاني ملك النورمان أسطوله العسكري وحاصر طرابلس في ذي الحجة 537هـ / 25 يونيو 1143م⁽²⁾، إلا أنه لم يطل حصار المدينة، حيث قامت قبائل بني هلال بنجدهتها وفك الحصار عنها، وعاد بذلك جيش النورمان إلى صقلية بحراً.

لقد حاول روجار الثاني مرة أخرى السيطرة على المدينة والاستحواذ عليها، وذلك سعياً منه للسيطرة على المنفذ التجاري المهم، فشن عليها هجوماً بقيادة جورج الأنطاكي في 6 محرم سنة 541هـ / 18 يونيو 1146م الذي تمكن من احتلالها⁽³⁾.

(1)- رمضان المبروك خليفة : الجملة النورمانية على طرابلس 541-553/1146-1158م، طرابلس : مجلة البحوث التاريخية العدد الأول، 2001م، ص. 85.

(2)- عبد الله التيجاني : رحلة التيجاني : تحقيق حسن عبد الوهاب، (ليبيا : الدار العربية للكتاب، 1981م)، ص. 139.

(3)- رحلة التيجاني، ص. 246.

وفي القرن الثامن الهجري نورد شهادة الرحالة عبد الله التيجاني الذي زار طرابلس في هذه الفترة إذ يقول "وبخارج باب البحر منها منظر من أنزه المناظر، مشرف على الساحل حيث مرسى المدينة، وهو مرسى حسن متسع تقرب المراكب فيه من البر، وتصطف هناك اصطفاف الجياد في أواديه"⁽¹⁾.

وفي سنة (755هـ-1354م) فكر الأميرال الجنوبي فليب دوريا في الهجوم علي طرابلس، فأبحر بأسطوله المكون من خمس عشرة سفينة حربية ورسى بالميناء وأمر جنوده بارتداء زي التجار والانتشار في الأسواق ومزاولة الأعمال التجارية وفي ظلام الليل تسلق جنوده أسوار المدينة واستولوا عليها وجمعوا الأغنام والأموال والأسرى ونقلوها إلى جنوة، وظلت المدينة تحت سيطرة الجنوبيين لمدة خمس أشهر حتى وصلتها النجدة من السلطان أبي عنان المريني ودفع فديتها 50 ألف قطعة من الذهب⁽²⁾. ومع بداية الدولة الحفصية في افريقية، رحب أهالي مدينة طرابلس بهذه الدولة لقرب أصحاب القرار منها، وكان تعيين أول وإلى حفصي بطرابلس سنة 626هـ / 1228م⁽³⁾ ومنذ

(1)- أبو عبد الله محمد بن محمد اللواتي المعروف بابن بطوطة : تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، (بيروت : دار الصادر، 1964م)، ص. 663 ؛ صالح الصادق السباني : ليبيا في العهد الموحي والدولة الحفصية (الجماهيرية : مركز جهاد الليبية للدراسات التاريخية، 2006م)، ص. 315.

(2)- صالح الصادق السباني، المرجع السابق، ص. 288.

(3)- أي عبد الله محمد بن عليون الطرابلسي : التذكار فيمن ملك طرابلس وما كان بها من الأخبار تصحيح وتعليق الطاهر الزاوي (الجماهيرية : دار أوبا للطباعة والنشر والتوزيع، 2004م)، ص. 135.

ذلك التاريخ لم تتفصل نهائياً عن الدولة الحفصية، وإن خفت وتيرة هذه التبعية ابتداء من سنة 865هـ / 1460م، حيث بدأت الثورات والانتفاضات، وأخذت تتشكل بعض الحكومات المحلية، حتى سقوط غرناطة آخر القواعد الإسلامية بالأندلس 898هـ / 1492م، حيث اتجه الأسبان بأطماعهم إلى مدن الشمال الأفريقي بحجة مطاردة المسلمين الفارين من بينهم إلى العديد من المدن المغربية.

اتَّجه الأسبان بأنظارهم إلى طرابلس لأنها كانت ((أقوى مركز يتَّخذ لمواجهة الخطر العثماني في البحر المتوسط ذلك لكونها مدينة في شرقي الشمال الأفريقي، وأقوى نقطة للدفاع عنه من الهجوم عليه من الشرق، وأقرب نقطة لتمويل ونجدة الجيوش التي تغزو والشرق))⁽¹⁾ ويضيف ابن غلبون بقوله ((فكان مركزها الجغرافي والطمع في الاستيلاء على ثروتها يدفعان الطامعين في الاستيلاء على البلاد الإسلامية))⁽²⁾.

ثانياً : المجال التجاري

كانت طرابلس من أهم الموانئ الأفريقية المطلة على البحر المتوسط خلال العصور الوسطى، وذلك لموقعها الجغرافي المتميز على طرق المواصلات البحرية ولكونها من القواعد التجارية الرئيسية وأهم المحطات البحرية، حيث كانت مرفأً له أهميته في التبادل

(1)- نفس المصدر : ص. 136.

(2)- كاميلو ماتغروني : المرجع السابق، ص. 29.

التجاري وملتقى أوروبا وبلدان وسط أفريقيا وهي إحدى المحطات المهمة على الطريق التجاري الذي يربط بين المواني المصرية وأسبانيا⁽¹⁾، كما أن موقع طرابلس وبيئتها تُأهل تجارها بأن يكونوا وسطاء تتمّ عن طريقهم الصفقات التجارية حيث كان الميناء يستقبل القوافل القادمة من الصحراء والقادمين عن طريق البحر⁽²⁾ وفي إحدى الوثائق التي يعود تاريخها إلى سنة 971م، نجد بأن تجارة البندقية كانوا يصدرون الأخشاب والأسلحة والحديد إلى ميناء طرابلس الغرب وتقوم نفس السفن بنقل بضائع وسط أفريقيا من طرابلس إلى إيطاليا⁽³⁾، ويتحدث ابن حوقل في صورة الأرض في نهاية القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي عن النشاط التجاري بمدينة طرابلس ومينائها بقوله : "وهي مدينة بيضاء من الصفر الأبيض على ساحل البحر، خصبة، حصينة ذات ريش صالحة الأسواق... وبها الجهاز الكثير من الصوف المرتفع، وطيقان الأكسية الفاخرة الزرق، والكحل النفوسية السود والبيض الثمينة إلى مراكب تحط ليلاً ونهاراً، وترد بالتجارة على مر الأوقات والساعات صباحاً ومساءً، من بلد الروم وأرض المغرب بضروب الأمتعة والمطاعم"⁽⁴⁾ ويضيف بأن

(1)- جانكلود زليتنر : طرابلس ملتقى أوروبا وبلدان وسط إفريقيا 1500-1795م، ترجمة جاد الله عزوز الطلحي، (ليبيا الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع، 2001م)، ص. 23.

(2)- كاميللو ماترونو، ص. 25، 26.

(3)- ابن حوقل النصيبي : صورة الأرض، (بيروت : منشورات دار مكتبة الحياة، 1979م)، ص. 71، 72.

(4)- نفس المصدر، ص. 72.

أهل مدينة طرابلس، إذا قدمت السفن إلى الميناء لإرسائها وواجهت صعوبات في ذلك بسبب الرياح البحرية وشدة الأمواج فإنهم يتطوعون بقواربهم ومراسيهم وحبالهم لمساعدة تلك المراكب وإرسائها بأقصى سرعة وبدون مقابل ولا كلفة من أحد⁽¹⁾ مما يدل على النفوس الطيبة لدى التجار الطرابلسيين.

وقد أفادت بعض المصادر خلال سنتي 1146-1158م⁽²⁾، بتطور العلاقات التجارية بين ميناء طرابلس والمدن الإيطالية البحرية مثل جزيرة صقلية وجنوة وبيزا والبندقية وذلك بحصول ميناء طرابلس على امتيازات تجارية خاصة لمزاولة النشاط التجاري مع تجار صقلية وبقية المدن البحرية الإيطالية⁽³⁾.

وفي فترة تبعية ميناء طرابلس للدولة الموحدية، وقعت هذه الأخيرة معاهدات مع حكام الدول الأوربية على رأسها بيزا (بيشة) التي وقعت معاهدة مع الدولة الموحدية تدفع بموجبها العشر في مقابل استخدام موانئها، وقد استمروا في مبادلاتهم مع طرابلس مثلما كان لهم مع غيرها من المواني في دولة الموحدين⁽⁴⁾، حيث نجد ما يشير إلى

(1)- إتورى روسي : ليبيا منذ الفتح حتى سنة 1911م، ترجمة حليفة التليسي، ط. 2 (ليبيا : الدار العربية للكتاب، 1991م)، ص. 154.

(2)- كاميللو مانفروني، مرجع سابق، ص. 36.

(3)- كاميللو منفروني : إيطاليا في الأحداث البحرية الطرابلسية، ترجمة محمد محمد البارودي، (الجمهورية مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، 1988م)، ص. 32.

(4)- نفس المرجع : صالح الصادق السباني، المرجع السابق، ص. 426.

ذلك في الرسالة التي بعث رئيس بيزا أوبالد إلى الخليفة أبي يعقوب يوسف الموحي يطالبه بالتدخل لإنقاذ سفينة لهم من الأسر كانت تحمل قمحاً إلى طرابلس جنحت قبل وصولها إلى الميناء وقام القراصنة بحجزها وأسر بحارتها⁽¹⁾ ومن الواضح أن تجارة ميناء طرابلس مع المدن الإيطالية انتعشت في هذه الفترة لتوجه التجار الإيطاليون من جنوة البندقية وبيزا إلى أسواق طرابلس التي كانت أكثر رواجاً من أسواق المدن الليبية الأخرى مستفيدين من الامتيازات التي منحت لهم، وهذا ما يؤكد الجغرافي الإدريسي بقوله "ومدينة طرابلس مدينة حصينة عليها سور، وهي في نحر البحر، بيضاء حسنة الشوارع - متقنة الأسواق وبها صناعات وأمتعة يتجهز بها إلى كثير من الجهات"⁽²⁾.

وقد ورد في وثائق جنيزة أن السفن العاملة بين الشرق والغرب كانت ترسو بميناء طرابلس كما أفادت بأن أربع سفن أبحرت من الإسكندرية إلى طرابلس في يوم واحد⁽³⁾، كما أن الرحالة المغربي بن رشيد السبتي زار طرابلس سنة 685هـ / 1286م قادماً من الإسكندرية مما يدل على وجود علاقات تجارية متينة بين بلاد المغرب وبلاد المشرق، كما سبقت الإشارة إلى زيارة الرحالة التجاني إلى المدينة.

(1)- الشريف الإدريسي: نزهة المشتاق في اختراق الأفاق، مجلد 1، (بيروت: عالم الكتب، 1989م)، ص. 279.

(2)- صالح مصطفى مفتاح: مرجع سابق، ص. 230.

(3)- برنشفيك رويار: تاريخ افريقية في العهد الحفصي من القرن 13 إلى القرن 15م، ترجمة حمادي الساحلي (بيروت: دار الغرب الإسلامي، 1988م)، 1 / 204، 205.

وفي سنة 757هـ / 1356م عقد حاكم طرابلس ابن مكي مع جمهورية البندقية معاهدة تجارية وصلاح وأبرم معها معاهدة أخرى سمح لهذه الجمهورية باستغلال ملاحه رأس المخبز (جزيرة فروة) على أن تدفع بموجبها أجور وإتاوات لطرابلس ويحق لحاكم البندقية تعيين قنصل نائباً له في طرابلس⁽¹⁾.

ويبدو أن نشاط الحركة العمرانية في المدينة والتجارة في هذا الميناء استمرت حتى في الفترة اللاحقة قبيل دخول الأسبان حيث يشير الحسن الوزان في القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي بقوله : "إن مساكن المدينة فخمة إذا ما قورنت بمساكن تونس وفيها لكل صناعة أو تجارة مكانها الخاص"⁽²⁾.

لقد ساهمت طرق القوافل التجارية في ازدهار تجارة هذا الميناء الذي تربطه بباقي المراكز التجارية في بلاد السودان منها :

- 1- طريق ينطلق من طرابلس حتى غدامس نحو أفريقيا.
- 2- طريق من طرابلس إلى ودان.
- 3- الطريق الثالث يمتد من طرابلس ولبلده إلى فزان وكوار وبرنو وبحيرة تشاد.

لاشك أنه من الأسباب التي أدت إلى ازدهار التجارة في ميناء طرابلس ورواجها، وأن الذي جذب التجار إليها من أوروبا والمشرق العربي وآسيا وغيرها ودفعهم إلى التبادل التجاري في المنطقة هو

(1)- الحسن بن محمد الوزان المعروف بليون الأفريقي : وصف أفريقيا تعريب محمد حجي ومحمد الأخضر (بيروت : دار الغرب الإسلامي، 1983م)، 2 / 97.

(2)- جان كلود زليتز، المرجع السابق، ص. 22.

كثرة البضائع المحلية منها والمستوردة وتتوعها حيث كانت طرابلس بمثابة الميناء البحري الذي تصل عن طريقه صادرات بلاد السودان إلى أوروبا من بينها التمر والجلود وريش النعام والعاج والرقيق... وغيرها كانت تصل إلى طرابلس وتونس، حيث ورد ذكر العاج في الواردات الإيطالية خلال القرنين الرابع والخامس عشر، وكان ريش النعام مدوناً في تسعيرة النقل البحري لمدينة بيزا⁽¹⁾ وفي المقابل كانت الصادرات الأوروبية تصل إلى بلدان المغرب وتجد طريقها إلى بلدان جنوب الصحراء، ومن بين تلك السلع النحاس والأسلحة كالدرع والخوذ والسيوف التي تأتي من لمبارديا والأقمشة الصوفية والقطنية والحريرية وورق بيزا⁽²⁾ وعطور البندقية والمصنوعات الزجاجية من البندقية أيضاً كما شملت الخيول من الشمال الأفريقي.

مما سبق يتضح أن ميناء طرابلس كان يحتل مكانة مهمة في النشاط البحري العربي الإسلامي السلمي والحربي، وما كان يتميز به هذا الميناء من موقع جيد مأمون الجانب من جميع الرياح وأن أهمية هذا الميناء تتضح من خلال استقباله لمراكب الأسطول العربي الإسلامي وبرز دوره في الفتوحات من خلال ربط ساحل بلاد المشرق بالمغرب العربي كما هو معروف بواية وحلقة وصل ويشعرنا بأن حركة التجارة بين أوروبا وأفريقيا ما وراء الصحراء وبين المغرب ودول المشرق قائمة باستمرار دون انقطاع.

(1)- جان كلود زليتز، المرجع السابق، ص. 23.

2- المعطيات العامة في هذا التقديم متوفرة على موقع الأنترنت الخاص بـ :

UMR 8167 - Orient et Méditerranée - Labo : Islam médiéval Espaces, réseaux et pratiques culturelles

البحرية الجزائرية في القرن السادس عشر من خلال كتاب تحفة الكبار في أسفار البحار لكاتب جلبي (1608-1656)

د. هشام سوادي هاشم
قسم التاريخ-كلية التربية
جامعة الموصل

شهد القرن السادس عشر نشاطا واسعا للبحرية الجزائرية التي أخذت تمت نشاطها شرقا صوب سواحل الشام وصولا إلى السواحل العثمانية. الأمر الذي تزامن مع التغير الذي طرأ على السياسة العثمانية وتوجهاتها نحو الولايات العربية لاسيما منذ عهد السلطان سليم الأول (1512 - 1520)، الذي عمل على بناء قوة بحرية يستطيع من خلالها انتزاع السيادة البحرية من الدول الأوروبية في الحوض الغربي للبحر المتوسط. وقد برز البحاران عروج وأخوه خير الدين المعروف برباروسا (أي ذو اللحية الشقراء) اللذان كانا يملكان أسطولا قويا متخذين من ميناء جيجل الجزائري قاعدة لنشاطهما البحري.

أثار هذا النشاط البحري اهتمام واحد من المؤرخين العثمانيين في القرن السابع عشر وهو كاتب جلبي (1608-1656) الذي وضع كتابا مهما في تاريخ البحرية العثمانية والموسوم بـ(تحفة الكبار في

أسفار البحار) والذي طبع في استانبول باللغة العثمانية القديمة سنة (1142) في مطبعة ابراهيم متفرقة ويعد هذا الكتاب من أهم المصادر التي درست وازحت للبحرية العثمانية ونشاطها في حوض البحر المتوسط. وقد افرد جلبي صفحات كثيرة للكلام عن نشاط البحرية الجرائرية وسيكون كتاب أسفار البحار هو الأساس الذي يستقي البحث مادته العلمية لتشكيل الصورة التاريخية لنشاط البحرية الجزائرية في القرن السادس عشر.

والحقيقة قد يستخرج الباحث من أصل تاريخي واحد حقائق متنوعة عن اللغة والعقائد والعلوم المعرفية المختلفة وفي كثير من الأحيان تصل الحقائق إلى الباحث دوم ترتيب أو تقسيم وهذا النمط من الحقائق هو من أهم الخصائص التي تميز بها الحقيقة التاريخية عن غيرها. وهذا ما جعلني اعتمد على كتاب تحفة البحار لكاتب جلبي أساسا لدراسة موضوع بحثي.

سيرته الذاتية

ولد عبد الله مصطفى أو ما يعرف عند العرب بحاجي خليفة، والمشهور عند الأوروبيين بكاتب جلبي¹، في استانبول سنة 1608 في أسرة متواضعة فأبوه كان كاتباً صغيراً في الديوان العسكري العثماني، وبعد أن أنهى تعليمه الأولي انخرط مع أبيه في الديوان العسكري سنة 1623 ليتدرب على الأعمال الكتابية. ولم يلبث أن شغل وظيفة ثانية متواضعة هي محاسب في وحدات الجيش العثماني

في الأناضول، وفي سنة 1629 اشترك في الحملة التي قادها الصدر الأعظم خسر وباشا على بغداد، وفي السنوات الثمان التالية عمل في الحملات العسكرية التي قادها السلطان مراد الرابع (1623-1640) ضد الصفويين. وإبان مكوث الجيش العثماني في حلب خلال سنتي 1632-1636 سعى كاتب جلبي إلى الاستفادة من الثقل الثقافي والإرث المعرفي لهذه المدينة، حيث أعجب بها ودهش بمكتباتها العامرة وما تحويه من مصادر غنية عن الثقافة العربية والإسلامية فبدأ بفحص محتوياتها وتدوين عناوين المخطوطات ومضمونها.

وبعد عودته إلى استانبول ورث ثروة طائلة آلت إليه بعد وفاة عدد من أقاربه ساعدته إلى درجة كبيرة في التفرغ لتحصيل العلم والمعرفة فانصرف لمدة عشر سنوات لدراسة التفسير والحديث والمنطق واللغة ثم تحول إلى دراسة الرياضيات والفلك والجغرافية والطب. ويفصل لنا سيرة من حياته في ترجمته التي كتبها بقلمه وألحقها بأحد كتبه وهو "ميزان الحق في اختيار الأحق" وتسوف تاريخ حياته إلى العام السابق لوفاته. أنه كيف كان يصرف مبالغ طائلة لاقتناء الكتب. ثم لم يلبث أن اتسعت شهرته وبدأ يخطو شيئاً فشيئاً في مجال التدريس. وقد هرع إلى مد العون إلى قائد الجيش العثماني محمد باشا في عام 1648 فعينه نائباً بالدائرة المالية لديوان الجيش. وبهذا ثبت عليه بالتالي لقب حاجي خليفة. وعد هذا الأمر يذكر أنه لقب بهذا اللقب بعد أن حج وترقى بين الكتاب إلى مرتبة

النيابية عن رئيس الكتاب. وذلك أن صفار الكتاب كانوا يسمونهم
الملازمين وفوقهم الخلفاء الذين يسبقهم الرئيس الأعلى للكتاب¹.

وبسبب خبرته المالية عهد إليه السلطان محمد الرابع (1648-
1687) للبحث عن الوسائل الناجعة لإجراء التحسينات على ميزانية
الدولة. وقد وضع حاجي خليفة مذكرة رفعها للسلطان اسمها
(دستور العمل في إصلاح الخلل) سنة 1653 عكس فيه تصوره
السياسي حول الانحطاط المالي للدولة العثمانية والإجراء المطلوب
لإصلاح الخلل ومعالجته في بنیان الدولة ويكون ذلك براءة في إصلاح
يتجاوز الإصلاح الديني. ليطال مسائل اجتماعية وسياسية واقتصادية
والمسألة الملفتة للنظر في هذا الكتاب تبني حاجي خليفة للمنطق
الخلدوني في تفسير التاريخ القائم على إعمار الدول². ومؤكداً أن
الدولة العثمانية بحاجة إلى إعادة النظر في أساليب الإنتاج الزراعي
وتجديد المؤسسة العسكرية في ضوء التقنيات الحديثة وتنظيم الموارد
المالية للدولة³.

المحور الأول : البحرية الجزائرية في عهد الأخوان عروج وبربروسا
يتفق معظم مؤرخي تاريخ العرب الحديث أن القرن السادس
عشر كان بحق العهد الذهبي للبحرية الجزائرية حيث شهد هذا
القرن صراعاً قوياً بين البحرية الجزائرية وبعض القوى الأوروبية
(الاسبانية - البرتغالية) التي حاولت التوسع في سواحل المغرب العربي
قبل سقوط الأندلس عام 1492م. وقد نجحت البحرية الجزائرية في

إيقاف هذا التوسع وجعله مقتصرأ على السواحل دون الدواخل، وبرزت خلال هذه الفترة شخصيات إسلامية لعبت دورأ كبيرأ في التصدي للتوسع الأوربي وأهم هؤلاء الإخوان عروج وخير الدين بربروسا.

ينتمي الإخوان أروج وخير الدين إلى أسرة تعود في أصلها إلى جزيرة مدلي حيث كان أبوهما يعمل عسكريأ (اسباهياً) في جيش السلطان محمد الفاتح واشتهرت أسرتهما بالعمل التجاري لاسيما بعد أن تخلص عروج من أسره بمساعدة أخيه خير الدين ثم تولى قيادة سفينة البحار العثماني الشهير علي ريس الذي تعرف عليه في مدينة أداليا ليقوم بنقل الأخشاب والتجارة فيها. وبعدها دخل في خدمة السلطان المملوكي قانصوه الفوري لكن الأمر لم يدم طويلاً عام بعدها إلى أداليا ليعمل على تجهيز أسطول الجديد بمساعدة ابن السلطان بايزيد الثاني العثماني الأمير قورقورد الذي كان معروفاً براعيته للبحارة وسعيه لتخليص الأسرى العثمانيين من أيدي فرسان رودس وبالفعل منح عروج سفينة كبيرة بدأ فيها نشاطها البحري من جديد بالإغارة على الجزر التابعة لرودز والقرصنة على سفنها.

في هذا الوقت كانت دول المغرب العربي تعاني أوضاعاً سياسية مضطربة بسبب السيطرة الاسبانية على أجزاء كبيرة منها، فالأسبان بعد إنهائهم الحكم العربي الإسلامي في الأندلس فإنهم أزاحوا من طريقهم أكبر قوة كانت ممكن أن تحول دون توسعهم

في السواحل المغربية فالأنظمة السياسية في فاس والجزائر كانت تعيش انهياراً عسكرياً وسياسياً واضحاً للعيان لذلك لم يكن في البحر المتوسط أسطول إسلامي بوسعها إيقاف تقدم القوات الإسبانية التي أصبح في مقدورها السيطرة على أي منطقة ترغب في السيطرة عليها، لاسيما وأن الحكومتان الإسبانية والبرتغالية كانتا تسعى إلى الهيمنة على الطرق التجارية الشرقية وتقييمان قواعد لهما على سواحل أفريقيا الشمالية تأمين مصالحهما^٨.

غير أن الحكومة الإسبانية لم تكن تستهدف فقط إقامة المراكز التجارية بل كانت تتبع سياسة استعمارية بكل معنى الكلمة، ساعية إلى مواصلة سياستها التي بدأتها في الأندلس والتي تمثلت في إبادة المسلمين لذلك سعى الأسبان إلى السيطرة على ميناء وهران غربي الجزائر سنة ١٥٠٩م بعد أن قتلوا ٤٠٠٠ من سكان المدينة وأسروا ٨٠٠٠ آخرين. واحتلوا بعدها ميناء بجاية ولم يمضي وقت طويل حتى وقعت في أيديهم مدن عديدة منها الجزائر وتونس ومستغانم وشرشال ودلس^٩.

وفي خضم هذه الظروف وصل عروج وأخوه خير الدين إلى جزيرة جربة التي اتخذوها قاعدة لنشاطهم البحري حيث لم يمض وقت طويل حتى ذاع صيتهما بما حصلا عليه من غنائم كبيرة لكنهما بمرور الوقت أدركا أن جزيرة جربة غير مأمونة لهما لكونها مكشوفة ولا توجد فيها قلعة يمكن الاحتماء بها عند

الضرورة، الأمر الذي جعلهما يبحثان عن مكان آخر تتوافر فيه شروط الأمان فتوجها إلى سلطان تونس أبي عبد الله محمد الحفصي طالبين منه منحهم ملاذاً آمناً في مملكتهم. وكان السلطان الحفصي يدرك جيداً القدرة التي يمتلكها الأخوان عروج وخير الدين والتي من الممكن استغلالها والاستفادة منها لصالحه، فوافق على منحهم منطقة حلق الوادي مقابل حصول على خمس ما يحصلون عليه من غنائم¹⁰.

استمر أسطول عروج بممارسة نشاطه البحري بالإغارة على السفن الأوربية حتى غدا بمرور الوقت الوحيد القادر على مواجهة الأساطيل الإسبانية الأمر الذي دفع الحاكم السابق لبجاية الأمير عبد الرحمن إلى الاستنجاد به وكان عروج يدرك جيداً إن استعادة بجاية سيكون له تأثير كبير على مستقبله لذلك لبي بسرور طلب الأمير عبد الرحمن الذي جهزه بثلاثة آلاف مقاتل أضاف إليهم عروج 200 من بحارته وحاصرت هذه القوات قلعة بجاية لكن لم تستطع السيطرة عليها وفي المعركة أصيب عروج بده. وخلال ذلك وجد عروج أنه لا يمكن له الاستمرار في نشاطه البحري لمواجهة التوسع الأوربي بالاعتماد على إمكانياته الذاتية المحدودة، إذ لابد له الاستعانة بإمكانيات دولة كبيرة فاتجه نظره إلى الدولة العثمانية الإسلامية لذلك أرسل أحد بحارته وهو بييري ريس إلى السلطان سليم الأول الذي رحب به ومنحه سفينتين حربيتين كبيرتين مجهزتين بالسلاح والعتاد وأذن له أن يجند ما يشاء من البحارة من الأناضول¹¹.

مثلاً مر بنا سابقاً احتل الأسبان مدن عديدة كان أهمها مدينة الجزائر التي فرض على سكانها ضرائب كبيرة أثقلت كاهلهم مما دفع حاكمها سالم التومي إلى الاستجداء بعروج لتخليص المدينة من الاحتلال الإسباني وتعهد له بالسماح له بالإقامة في مدينة الجزائر ولم يتأخر عروج في تلبية الدعوى فأرسل أسطولاً إلى ميناء الجزائر وسار مع 800 من بحارته بطريق البر وانظم إليه 5000 من المتطوعين من أبناء القبائل في هذا الأثناء بدت القوات الإسبانية المراقبة في المدينة بالانسحاب منها إلى ميناء بينون الإسباني المقابل للسواحل الجزائرية لإدراكها صعوبة الوقوف بوجه القوات القادمة ليدخل عروج وقواته المدينة سنة 1516 وسط حفاوة كبيرة من السكان والأهالي¹².

شكل دخول عروج للجزائر صدمة كبيرة للأسبان جعلهم يصابون بقلق كبير. والحقيقة إن بروز الإخوة بربروس كقوة عسكرية لا يستهان بها أوقع الأسبان في اضطراب كبير لأن بروز هذه القوة سيؤدي بالتأكيد إلى الحد من توسعات في السواحل الجزائرية خاصة والشمال أفريقية عامة، الأمر الذي جعل الملك الإسباني شارلكان بالتعامل بجدية أكبر من الموقف الجديد، فأرسل في أيلول 1516 أسطولاً كبيراً ضم 400 سفينة حربية و140 سفينة نقل 15000 مقاتل إلى الجزائر التي حاصروها وقامت القوات الإسبانية بضربها بالمدافع وكانت المدينة تسقط بيد الأسبان لولا بسالة المدافعين واستماتتهم في الدفاع عنها مما أجبر القوات

الاسبانية على الانسحاب بعد أن تكبدوا 1500 قتيل وعدداً كبيراً من الأسرى وفقد الأسطول الإسباني معظم سفنه¹⁴.

رغم موقف عروج الملبى لنداءات أهل المغرب إلا أن ما يؤسف له إن بعض الأمراء لم يرحبوا بالفاتحين الجديد (العثمانيين) والتجئوا إلى الأسبان متحالفين معهم على محاربة أبناء جلدتهم وكان على رأسهم أبو حمو الثالث حاكم تلمسان الذي استتجد بالأسبان الذين سرعان ما قدموا له المساعدة ومدوه بالسلاح وتمكنت القوات الإسبانية من اجتياح قلعة بني راشد التي كانت بيد العثمانيين وسارت نحو تلمسان المعقل الرئيسي لقوات عروج وقاموا بمحاصرتها ودكها بالمدافع ورغم مقاومة عروج وقواته إلا أنهم لم يتمكنوا من الصمود بسبب ضخامة القوات الإسبانية مما اضطره إلى الانسحاب مع من بقي من قواته إلى خارج المدينة إلا أن الأسبان لحقوا به وقتلوه عام 1518¹⁴.

بعد استشهاد عروج يذكر المؤرخ العثماني أحد جودت أن أهالي الجزائر طلبوا من أخليه خير الدين تولي إدارة مدينة الجزائر فلبى طلبه¹⁵.

وعلى الرغم مما اتصف به خير الدين ببربروسا من قوة وشجاعة، فإنه أدرك صعوبة موقفه بعد استشهاد أخيه عروج، نظراً لضعف موقفه السياسي ومركزه الحربي. ولأنه خشي من قيام تمردات من سكان الجزائر والمناطق المجاورة لها، فيستغل الأسبان

ذلك الوضع بالهجوم على الجزائر. كما سمحت هذه الظروف بعودة بعض القيادات المحلية التي رفضت من قبل الانضواء تحت نفوذ عروج وخير الدين بربروسا، فأرادت استعادة نفوذها وسلطانها. فالزيانيون عادوا إلى حكم تلمسان تحت الحماية الإسبانية، والسلطان الحفصي يريد أن يمد نفوذه إلى الجزائر، كما أعلن أحمد بن القاضي سيطرته على مناطق زواوة، وثارت كل من تنس وشرشال.

لذلك كان خير الدين مدركا صعوبة صموده من دون الدخول تحت حماية دولة قوية تحميه لذلك لجأ إلى أهم قوة إسلامية في تلك الفترة وهي الدولة العثمانية، فقرر مغادرة الجزائر والذهاب إلى استانبول. فجمع علماء وأعيان البلاد وأخبرهم بذلك الأمر، لكنهم ردوا عليه بقولهم: "يجب عليك المقام بهذه البلدة الإسلامية لحمايتها، ولا رخصة لك في تركها نهبة للمفترس" وهذا دليل على إصرار الكثير من أهالي الجزائر على بقاء خير الدين لحمايتهم من المخاطر التي تهددهم من الأسبان. لكن خير الدين أجابهم أنه بقي وحيداً بعد استشهاد أخوته وليس له معين من بعدهم، لاسيما بعد ما رآه من موقف الزيانيين والحفصيين خلال محاربة أخيه عروج الإسبانيين ورفضهم إعانته. لكن الأهالي أصرّوا على موقفهم وناشدوه الموافقة، فاضطر خير الدين بربروسا على الموافقة. وبعد ذلك عرض عليهم فكرة ربط الجزائر بالدولة العثمانية صاحبة القوة الفعلية في المشرق العربي آنذاك. لاسيما بعد انتصارات السلطان سليم الأول (1512-1520م) على الدولة الصفوية في عام 1514. وصمه

بلاد الشام ومصر والحجاز واليمن في عامي (1516-1517) بحيث أصبحت الدولة العثمانية على تماس مع المغرب العربي، وبذلك يتمكن من خلالها الحصول على الدعم المادي والعسكري الذي سيساعده في السيطرة على الجزائر والوقوف بوجه أعدائه¹.

وكان هدف خير الدين بربروسا من ذلك هو ربط الجزائر بالدولة العثمانية، بل وكانت رغبته أن يذهب بنفسه إلى استانبول ليعرض على السلطان سليم الأول شخصياً أوضاع البلاد، وأبعاد قضية الجزائر، لكن علماء وأعيان الجزائر لم يوافقوا خشية أن يستغل الأعداء ذلك، وأشاروا عليه بأن يوفدوا بعثة أو سفارة إلى السلطان العثماني تقوم بهذه المهمة عوضاً عنه، وتحمل معها رسالة باسم القاضي والخطيب والفقهاء والائمة والتجار والأعيان وكافة سكان الجزائر. وقد تضمنت الرسالة عبارات الولاء العميق للدولة العثمانية والتقدير العظيم للسلطان والرغبة الأكيدة لسكان الجزائر في الاعتماد على الدولة العثمانية. ووقع اختيار خير الدين بربروسا على العلامة الشيخ أحمد بن القاضي ليكون رئيساً للوفد، كونه شخصية دينية علمية وذو دراية عسكرية بشؤون الحرب، فضلاً عن أن غاية خير الدين بربروسا من ذلك قتل رغبة أحمد القاضي في القيام بأي نزوح للتمرد والاستقلال².

غادر وفد الجزائر متوجهاً إلى استانبول، حاملاً رسالة أهالي الجزائر التي جاء فيها ما يلي : "إن أهل المدينة هم عبيد للسلطان

العثماني، ليس لهم ملاذ سواء، يفزعون إليه في موقفهم الحرج.. ثم أشادوا بأفضال بابا عروج في مدافعة "الكفار لأنه كان ناصر الدين وحامي المسلمين المجاهدين في سبيل الله" إلى أن وق شهيداً في حصار الإسبانيين لمدينة تلمسان، وخلفه أخوه المجاهد في سبيل الله أو التقى خير الدين، وكان له خير خلف، فقد دافع عنا، ولم نعرف عنه إلا العدل والإنصاف واتباع السنة الشريفة، وهو ينظر الى مقامكم العالي بالتعظيم والإجلال ويكرس نفسه وماله للجهاد لرضاء رب العباد وإعلاء كلمة الله، ومناط آماله سلطنتكم العالية، مظهراً إجلالها وتعظيمها، على أن محبتنا له خالصة ونحن معه ثابتون، ونحن وأميرنا خدام أعتابكم العالية. وأهالي إقليم بجاية والغرب والشرق خدمة مقامكم العالي. وإن المذكور حامل الرسالة المكتوبة سوف يعرض على جلالته ما يجري في هذه البلاد من الحوادث والسلام".²¹

فرح السلطان سليم الأول بهذه البعثة فرحاً عظيماً، لأنها تضع تحت تصرف الدولة العثمانية شواطئ المتوسط الغربية دون كلفة أو عناء. في حين يرى أحد الباحثين أن صلة العثمانيين بالجزائر تعود إلى أواخر القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي حيث تقول : "وفي بعض النصوص المحلية وجدنا العثمانيين كانوا على صلة بأهل المدن الساحلية الجزائرية لاسيما علماء الدين يتعاملون معهم، ويحاربوا معهم العدو المشترك".²²

ومهما يكن من أمر فإن البعثة الجزائرية نجحت في تحقيق أهدافها، عندما أعلن السلطان سليم الأول، موافقته على طلبهم. كما منح خير الدين بربروسا لقب باشا ورتبة بكربك -أي أمير الأمراء-. وهذا اللقب يمنح صاحبه سلطات إدارية واسعة ويجعله قائداً أعلى للقوات المسلحة في إقليمه وممثلاً للسلطان. بدليل دعوة السلطان سليم الأول كافة حكام المغرب العربي الى التعاون مع خير الدين باشا لصد الاحتلال الإسباني، ولكون الجزائر أصبحت تحت السيادة العثمانية، فإن أي اعتداء على الأراضي التي يديرها خير الدين باشا بربروسا صار يعد اعتداء على الدولة العثمانية²².

ثم قام السلطان سليم الأول بإرسال قوة مؤلفة من (2000) انكشاري مزودين بالمدفعية. فضلاً عن عدد من متطوعي الأناضول بلغ عددهم (200) مقاتل أيضاً الذين سمح السلطان سليم الأول بتجهيزهم ومنحهم نفس امتيازات الإنكشارية. وبذلك أصبح تحت أمرة خير الدين باشا بربروسا أربعة آلاف من جنود الانكشارية ومن متطوعي الأناضول الذين كون بهم خير الدين قوة الجزائر الحربية²³.

أصبحت مدينة الجزائر بذلك أول أجزاء المغرب العربي التي تدخل تحت السيادة العثمانية دون عمل عسكري اعتباراً من عام 1519م. وبادر أهلها بالدعاء للسلطان على منابر مساجدهم، وضربت العملة باسمه. فأصبحت الجزائر آنذاك مركزاً حروباً للدولة العثمانية لمواجهة الخطر الأوربي²⁴.

أثار دخول الجزائر تحت النفوذ العثماني قلقاً لدى الإنسان. لاسيما بعد فشلهم في عام 1518 في السيطرة عليها، لذلك قررت اسبانيا معاودة الهجوم على الجزائر بالاتفاق مع سلطان تلمسان أبي حمو الثالث الذي أعادوه إلى عرشه بعد قضائهم على عروج، لكنه لم يستمر في حكمه طويلاً، فقد توفي بعد ذلك². ومع ذلك فإنهم مضوا في استكمال مشروع حملتهم ضد الجزائر، والتي ضمت (40) سفينة كبيرة تحمل على متنها (5) آلاف مقاتل من الأسبان الأوربيين. وكان قائد الحملة نائب ملك صقلية هوكودي منكاد (Hugo de Moncade) واشترك معه في القيادة القائد الإسباني كونزالفو مارينو دي ريبيرا (Gonzalvo Marino De Ribera) الذي مر بمدينة المرسى الكبير وأخذ معه جنداً وعتاداً ثم مر بمدينة بجاية وفعل الشيء نفسه إلى أن وصل أمام مدينة الجزائر 24 آب/ أغسطس من عام 1519. ولكن بخبرة وذكاء خير الدين باشا بربروسا، استطاعت قواته أن تلحق الهزائم بالقوات الإسبانية وسفنها، وتأسر أكثر من (3000) مقاتل، بينما انهزمت بقية القوات التي ما كادت لتعود إلى مراكبها في البحر حتى استقبلتها عاصفة هوجاء أغرقت في البحر حوالي (4000) مقاتل، ولم يسلم من هذه المعركة إلا القليلين منهم. فكان نصراً مبيناً لخير الدين وقواته³.

كانت أول حملات خير الدين باشا بربروسا ضد الأسبان، التخلص من حامية قلعة البينون الإسبانية المواجهة لمدينة الجزائر

والتي سببت الكثير من المضايقات لسكان برج الفنار كونها فرضت رقابة شديدة على السكان وقيدت حركة سفنهم²⁷.

وفي عام 1529 بدأ خير الدين باشا بربروسا في قصف جدران الحصن، الذي كان يحتمي فيه حوالي خمسمائة جندي. بقيادة مارتن دي فيرغاس Martin De Vergas مجهزين بالأسلحة والعتاد الذي يجعلهم في مأمن من أي هجوم، والرد عليه لكن مدافع خير الدين باشا بربروسا التي استمرت في القصف مدة ثلاثة أسابيع. استطاعت أن تحدث فجوة كبيرة في الحصن وتمكنت قواته من اختراقه، والهجوم على الحامية الإسبانية، فقتلوا وأسروا عدداً كبيراً منهم، بحيث لم يبق منهم سوى (25) جندياً مع قائدهم الذي استمر في المقاومة إلى أن وقع في الأسر ويذكر أنه مات جراء العمل الشاق الذي أجبر على القيام به²⁸.

بعد أن سيطر خير الدين باشا بربروسا على حصن البينون، أمر بتهديم أسواره ثم عمل على تهديم الحصن بكامله ليقوم مكانه ببناء عمران مهم لا يدل على عقلية معمارية متميزة امتلكها خير الدين، حينما أمر جماعة من الأسرى وبإشراف بنائين جزائريين متخصصين، بنقل الصخور والحجارة التي تراكمت من حصن البينون، كما أرسل السفن إلى الجهة المقابلة نحو الخليج، عند مرفأ تاما نتفوس، لجلب صخور رومانية قديمة من هناك، من أجل القيام ببناء جسر لربط البر بجزيرة اصطفلة -حيث كان حصن البينون-

والذي سمي جسر خير الدين. ثم قام بربط الجزر العشرين الموجودة هناك بعضها ببعض ببناء دائري قوي، ليست فيه إلا فتحة واحدة، وبهذا انشأ مرسى لمدينة الجزائر يكون مقراً للأسطول ليحميه من العواصف القادمة من الغرب²⁹.

عزم خير الدين باشا بربروسا بعد ذلك على تخلص بقية المدن المحتلة من أيدي الأسبان. واستلزم ذلك إعداد جيش كبير نظراً للحاميات القوية التي كانت موجودة في تلك المدن، لاسيما في كل من وهران والمرسى الكبير. لذلك دعا خير الدين باشا بربروسا المسلمين كافة إلى الانضمام إلى جيشه بسرعة. ثم توجه بأسطوله المؤلف من (15) سفينة نحو السواحل الإسبانية، موقفاً فيها الخسائر التي اضطر السكان على أثرها ترك قراهم³⁰. فوجد شارل الخامس ضرورة توجيه أسطول إسباني مؤلف من (12) سفينة حربية لمهاجمة أسطول خير الدين باشا، فأخذت مدافع الأسطول الإسباني تلقي بقنابها على أسطول خير الدين باشا بربروسا من تحطيم الأسطول الإسباني كله عدا سفينة واحدة استطاعت أن تهرب³¹. فكانت فرحة المقاتلين بهذا النصر لا توصف، حيث تمكنوا من السيطرة على القسم الغربي للبحر المتوسط الذي أصبح وكأنه بحيرة عثمانية، بعث على أثرها السلطان سليمان القانوني (1520-1566م) فرماناً خاصاً (خطي شريف) إلى خير الدين باشا بربروسا يهنئه بهذا النصر، لاسيما بعد رفعه الراية العثمانية في قلب المغرب العربي³².

وعلى الرغم من الخسائر التي لحقت بالأسبان خلال هذه الفترة، لكن ذلك لم يوقف عداتهم لخير الدين باشا بربروسا وسكان الجزائر، حيث صمموا على احتلال هذه البلاد، لكي يجعلوا من الساحل الجزائري الشرقي والغربي الذي يسيطرون عليه بواسطة مراكزهم في بجاية ووهران نقطة انطلاق لهم للسيطرة على المغرب العربي كله. ولهذا قرر الإمبراطور شارل الخامس. إعداد حملة بحرية جديدة وضعها تحت قيادة أشهر وأبرع بحار جنوي هو الأميرال أندريا دوريا Andrea de Auria. ليتمكن من تحطيم قوة خير الدين باشا بربروسا³³.

ففي عام 1531م غادر الأسطول الاسباني المرسى الإيطالي الكبير وكان يتألف من عشرين سفينة، تحمل على متنها ألف وخمسمائة من المقاتلين الأشداء، متجهة نحو الساحل الجزائري. علماً أن خير الدين باشا بربروسا كان على علم بخروج هذا الأسطول لكنه لم يكن يعلم وجهته. ومع ذلك جمع أسطوله المؤلف من أربعين سفينة وأعلن حالة الطوارئ في البلاد. ثم علم أن هدف الحملة مدينة شرشال تلك المدينة التي لها أهمية كبيرة كونها أكبر مركز من مراكز الدولة الحديثة، والتي حرص عروج من قبل على تحصينها عندما بنى لها قلعة قوية، والآخر للأخشاب معتمداً على غابات الونشريس القريبة منها للاستفادة منه في بناء السفن. كما كان موقعها الاستراتيجي الذي يبعد 20 كم شرق الجزائر وغرب وهران، يشكل خطراً على مدينة الجزائر القريبة منها. فضلاً عن معرفة

اندريا دوريا بحال المدينة التي لم تكن فيها حامية كافية للدفاع عنها عند تعرضها للخطر الخارجي، وإمكانية السيطرة عليها سيكون أمراً سهلاً³⁵ وفعلًا تمكن اندريا دوريا من اقتحام المدينة، وعمل قتلاً ونهباً بالسكان. مما ساعده في ذلك معرفة الأسبان بمخابئ الأسرى النصارى وفك أسرهم وتعاونهم معه في ذلك العمل. لكن خير الدين باشا بربروسا لم يتركهم دون عقاب، فقد أنزل قواته لتعمل سيوفهم قتلاً بقوات اندريا دوريا، كما دمرت قذائف مدافعه الكثير من سفن الأسطول الإسباني، فكبدتهم خسائر كبيرة، سقط منهم أثر ذلك حوالي ألف وأربعمائة من الأسبانيين. وتم أسر ستمائة منهم، فلم يبق منهم سوى ثلاثمائة مقاتل لاذوا بالفرار إلى سفنهم التي نجت من قنابل المدافع الجزائرية³⁶.

أما أندريا دوريا، فقد ذهل من الصدمة، وتأكد أن لا قدرة له على منازلة أسطول خير الدين باشا بربروسا والوقوف أمامه، فقرر مغادرة المدينة، فلاحقه خير الدين باشا بربروسا، واستولى في طريقه على سفينتين أسبانيتين محملتين بالمون والأعتدة. وهكذا فشل أندريا دوريا في عام 1531م في تحقيق هدفه، لكنه عزم على الرد والانتقام من خير الدين باشا بربروسا الذي اعتبره عدوه اللدود. لأنه نال من هيبة وهزمه في المعركة وهو الذي ذاع صيته في أوروبا كلها، كما نال من هيبة الإمبراطورية الإسبانية التي كانت تعد أقوى دولة في أوروبا آنذاك³⁶.

عاد خير الدين باشا بربروسا لمواصلة نشاطه البحري في البحر المتوسط، راغباً في السيطرة على الحوض الشرقي منه. لذلك شرع في إعداد القوة اللازمة لهذا العمل، لاسيما حينما لاحظ ضعف روح الانضباط لدى الجيش الانكشاري، فقرر إنشاء قوة جديدة إلى جانبهم، فكون له جيشاً من (500) مقاتل من الأسبان الذين اعتنقوا الإسلام، وفرقة عن هذه الخطوة بسبب توالي غارات دوريا على شرق مالطا والمغرب العربي¹. وكرد فعل على هذه الغارات التي كان يشنها دورياً اضطر السلطان سليمان القانوني أن يوجه اهتمامه الرئيس نحو البحر المتوسط، بعد أن يجد له قيادة بحرية توازي قوة اندريا دوريا. فلم يجد أفضل من خير الدين باشا بربروسا ومجاهدي الجزائر للقيام بهذه المهمة. لاسيما بعد أن وصلت أخبار الانتصارات التي حققها خير الدين باشا بربروسا على الأسبان في المغرب العربي. فأرسل السلطان سليمان القانوني رسولاً إلى ولاية الجزائر في ربيع عام 1533م يحمل أمراً باستدعاء خير الدين باشا بربروسا وقادته إلى استانبول².

وصل خير الدين باشا بربروسا إلى استانبول في نهاية عام 1533م، واستقبل أفضل استقبال من السلطان القانوني الذي أكرمه مع رفاقه وألبسهم الخلع، ثم تداول معه في موضوع البحرية العثمانية. ولما كان السلطان يتهيأ حينئذ لحملة عسكرية ضد الدولة الصفوية وكان قد أرسل أولاً جيشاً بقيادة الصدر الأعظم إبراهيم باشا الذي وصل إلى حلب حينئذ ليقضي فصل الشتاء فيها، فقد اتجه خير الدين

باشا بربروسا إلى حلب بناء على دعوة الصدر الأعظم إبراهيم باشا. وهناك حظي خير الدين باشا بربروسا ورفاقه بتكريم من الصدر الأعظم الذي بحث معه أيضاً موضوعات تخص القوة البحرية العثمانية⁴³ وعاد خير الدين باشا بربروسا بعدها إلى استانبول حيث عين قائداً للأسطول العثماني "قبودان باشا" وهو لقب كان خير الدين باشا بربروسا أول من حصل عليه، فضلاً عن احتفاظه بكلمة الجزائر. ثم شرع بعد ذلك في إعادة تنظيم الأسطول العثماني، وبناء سفن جديدة بإشراف بحارته والفنيين الذين جلبهم معه⁴⁴.

وعلى أثر ذلك وجد السلطان سليمان القانوني ضرورة ضم تونس إلى السيادة العثمانية، وقد دفعه إلى ذلك عوامل عديدة منها أهميتها الإستراتيجية ولتوسطها بين الجزائر وطرابلس الغرب، وقربها من إيطاليا ومن جزيرة مالطة مقر فرسان القديس يوحنا حلفاء الإمبراطور شارل الخامس، فضلاً عن الإمكانيات الهائلة التي توفرها موانئها في التحكم في المواصلات البحرية في البحر المتوسط، كما أن اضطراب الأوضاع الداخلية للدولة الحفصية، ودخول السلطان الحفصي تحت الحماية الإسبانية شجعت السلطان سليمان القانوني على التفكير في إلحاق تونس بالدولة العثمانية⁴⁵.

أعد خير الدين باشا بربروسا القوة اللازمة لهذا الأمر وبمساعدة السلطان سليمان القانوني، واتجه بأسطوله نحو تونس، حيث وصل عنابة، وتزود منها بالمدد الذي بعثه حسن آغا والي

الجزائر، ثم ظهر أمام ميناء تونس في شعر آب / 1534م حيث تمكن من السيطرة على المدينة، وأعلن إنهاء الحكم الحفصي وتبعيةها للدولة العثمانية، وبذلك استطاع خير الدين باشا بربروسا أن يقوض سيطرة الإمبراطور شارل الخامس على المياه الضيقة في قلب البحر المتوسط، والتي من خلالها ستمكن الدولة العثمانية من فتح باقي أجزاء المغرب العربي⁴².

تابع خير الدين باشا بربروسا حربه مع البندقية، التي تمكنت من الاستيلاء على قلعة Nuovo على ساحل دماشيا، لكن خير الدين باشا بربروسا تمكن من استردادها بمساعدة بكليك الروميلي خسرو باشا من ناحية البر. فتأثرت تجارة البندقية جراء هذه الحروب، ففي عام 1539م حدثت مجاعة قاسية في البندقية بسبب قلة الحبوب، فوجدت صعوبة كبيرة في توفير الطعام لمواطنيها بعد أن كانت تحصل عليه من الأراضي العثمانية، لذلك سعت البندقية على أثر ذلك الى الدخول في صلح مع الدولة العثمانية، وبعد مباحثات على تخلي البندقية عن قلاعها في المورة وساحل دماشيا والجزر التي سيطر عليها خير الدين باشا بربروسا في حملته السابقة ودفع ضمانات تبلغ (300000) قطعة ذهبية للعثمانيين⁴³.

وبينما كان خير الدين باشا بربروسا منشغلاً في الجبهة الأوربية، كان حسن آغا والي الجزائر هو الآخر يعمل على توطيد الأمن في البلاد، ووضع أسس الإدارة المستقرة ليتمكن من جمع

اطراف البلاد حول السلطة المركزية الجزائرية، وبالتالي يركز جهوده في مقاومة الأسبان في الحوض الغربي للبحر المتوسط⁴⁴.

المحور الثاني : البحرية الجزائرية في عهد حسن باشا

كانت أول أعمال حسن آغا إخضاع مدينة مستغانم لدولة الجزائر، ثم تقدم باتجاه الجنوب الشرقي فاستولى على عاصمة الزاب (بكرة) وملحقاتها، وشيد هناك حصناً وأقام به حامية. وفي أيلول 1539م توجه حسن آغا باسطول مؤلف من (13) سفينة على متنها (1300) مقاتل نحو بلد جبل طارق. واحتل البلدة على حين غفلة من أهلها ومن الحامية الإسبانية الموجودة فيها، وغنم منها الكثير من الغنائم، ثم أخذ بالتوغل في الساحل الإسباني الجنوبي، مستحوذاً على ما يقع تحت يده من أموال ومتاع وأسرى يسوقهم للبيع في المدن المغربية الشمالية⁴⁵.

اكتسبت الجزائر مكانة مهمة في عهد حسن آغا، جعلت البابا بول الثالث يستتجد بالإمبراطور شارل الخامس لإيقاف هذا الخطر، وينبئه بأن ذلك لن ينتهي إلا بالسيطرة على الجزائر، لاسيما وأن هذا الإمبراطور سيأمن جانب فرانسو الأول ملك فرنسا بحكم هدنة نيس التي لم تنته بعد. إلى جانب ذلك كان الإمبراطور شارل الخامس يسعى للسيطرة على الجزائر التي أصبحت تشكل خطراً كبيراً على السواحل الإسبانية بعدما أصبحت قاعدة قوية وحصينة للسلطان سليمان القانوني يستطيع من خلالها تهديد

السواحل الإسبانية. وقد وجد الإمبراطور شارل الخامس ضرورة الإسراع بغزو الجزائر لاسيما بعد أن وصلته أخبار من أوروبا عن نجاح السلطان سليمان القانوني باحتلال المجر، وإقليم بودا Buda وبست Pest في آب من عام 1541م وضمها تحت السيادة العثمانية. بعد أن قامت بتحويل أكبر كنائسها إلى مسجد، فكان ذلك بمثابة إهانة وتهديد كبير للدول الأوربية⁴⁶.

لذلك أعد الإمبراطور شارل الخامس حملة من أكبر الحملات في القرن السادس عشر الميلادي. وتحديداً في عام 1541م ضمت جيشاً مؤلفاً من قوات ألمانية وإيطالية ومن جنوة، كما أرسل الباب بول الثالث قوة عسكرية يقودها حفيده كولونا، فضلاً عن مشاركة قوات فرسان القديس يوحنا. بحيث أصبح مجموع قوات المتحالفين وعدتهم بحدود (116) سفينة حربية ونحو (36000) بحار ومقاتل. تحت قيادة اندريا دوريا وعدد من كبار القادة البحريين. بينما كانت القيادة العامة للحملة تحت قيادة الإمبراطور شارل الخامس الذي أراد أن يكون له شرف الاستيلاء على الجزائر. ليحقق بذلك أهدافه السياسية والإستراتيجية في المغرب العربي⁴⁷.

وصل أسطول المتحالفين الأوروبيين أمام مدينة الجزائر في 20 تشرين الأول 1541م واتخذ من منطقة وادي الحراش اليسرى الواقعة شرقي الجزائر مقراً له. وفي هذه الأثناء جمع حسن آغا أعيان وكبار رجال الدولة في البلاد، وحثهم على الجهاد والدفاع عن البلاد قائلاً لهم : "... لقد وصل العدو إليكم ليسبي أبناءكم وبناتكم،

فاستشهدوا في سبيل الدين الحنيف، هذه الأراضي فتحت بقوة السيف، ويجب الحفاظ عليها وبعون الله النصر حليفنا، نحن أهل الحق... فاستجاب له الكثير من سكان البلاد، ثم أخذ حسن آغا في إعداد جيشه لخوض المعركة⁴⁸.

وفي هذه المعركة برزت شخصية الحاج بشير الذي كان له الدور الجهادي في قيادة القوات الجزائرية وإحراز النصر في هذه المعركة. ومن جهة أخرى هبت عاصفة شديدة وأمطار غزيرة كانت السبب في تحطيم أغلب سفن الأسبان، وجرفت خيمهم ومؤنهم في البحر، فضلاً عن قتلها العديد من الجند وإغراقهم من على سفنهم، بل ساعدت هذه العاصفة عدداً من أسرى المسلمين كانوا يعملون مجذفين على السفن الإسبانية من الهرب، ومقاتلة الأعداء وهكذا ساعدت العاصفة على إفشال الهجوم الإسباني على الجزائر⁴⁹.

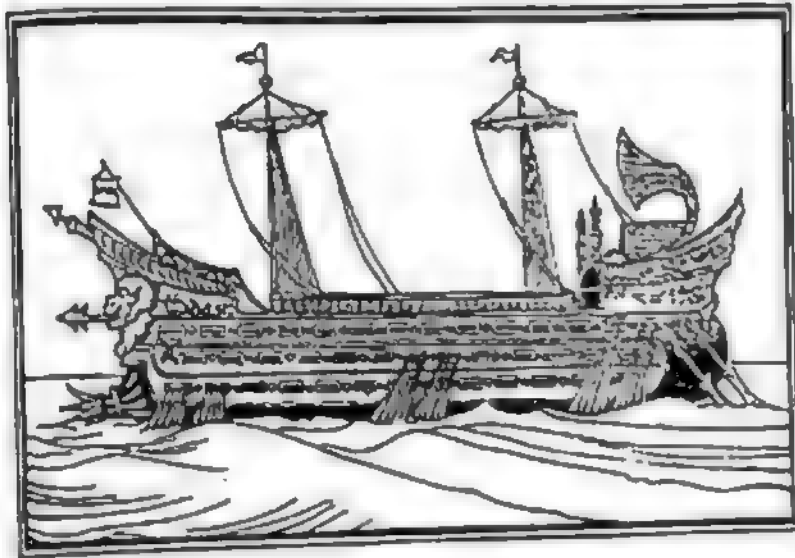
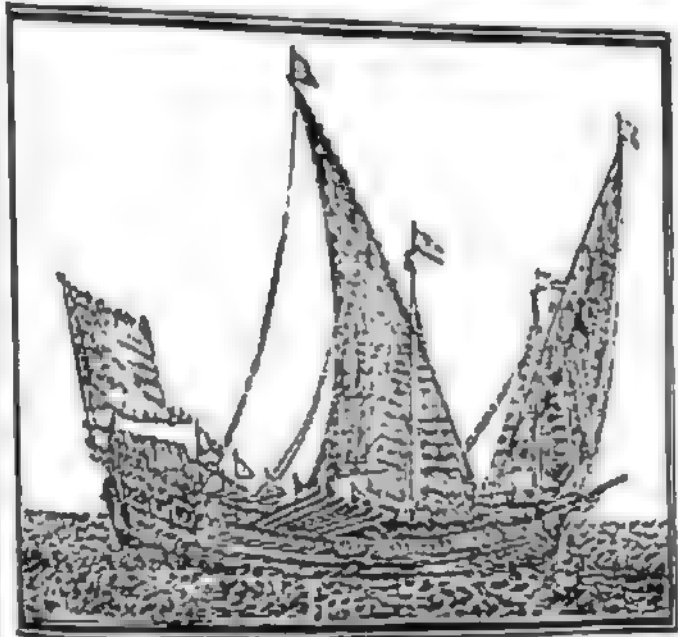
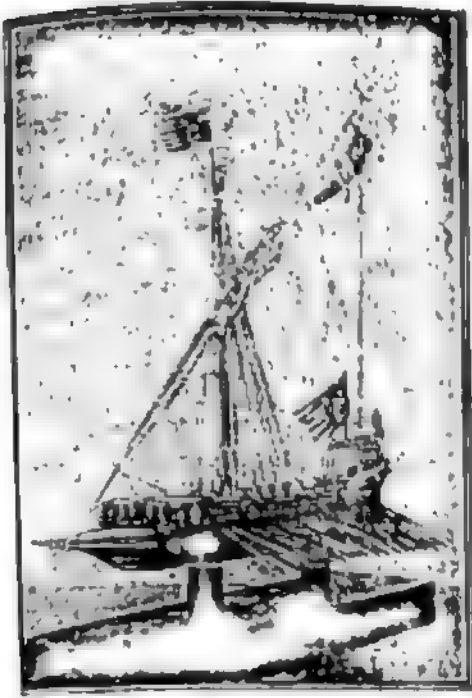
وفي أثناء ذلك وصل أسطول خير الدين باشا لنجدة الجزائر ومساعدة أهلها وخليفته حسن آغا، إلا أنه كان قد وصل متأخراً، علماً أن خير الدين باشا ببروسا كان قد أعد منذ معرفته باستعداد اسبانيا لغزو الجزائر أسطولاً مؤلفاً من (100) سفينة ليوجه نصفها نحو شواطئ إفريقية، ويوجه النصف الآخر ضد الأسطول الإسباني، إلا أن رجال الديوان السلطاني لم يوافقوا في بداية الأمر على تخطيطه هذا لأنهم رأوا عدم إمكانية إرسال مثل هكذا عدد من سفن الأسطول إلى ولاية الجزائر والدولة العثمانية في حال حرب، لكنهم في الوقت ذاته وعدوا خير الدين باشا إرسال المدد بسرعة عند وصول الأعداء بالقرب

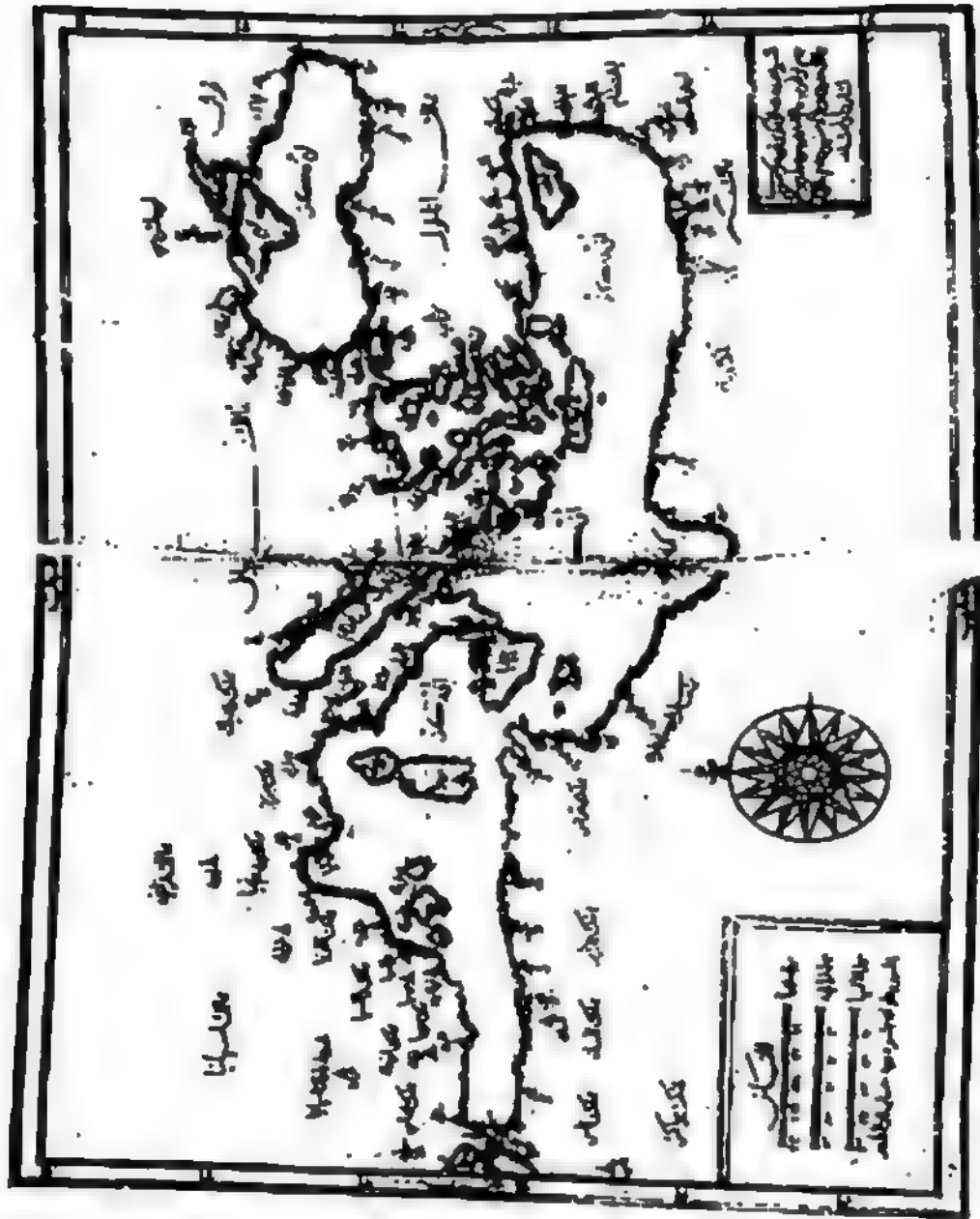
من ولاية الجزائر، وما أن سمعوا بوصول الحملة بالقرب من ولاية الجزائر حتى تحرك أسطول خير الدين باشا ببربروسا نحو ولاية الجزائر، مع تعزيزات كان قد بعثها السلطان سليمان القانوني إلى أهالي الجزائر تقوية لموقفهم. لكن خير الدين باشا ببربروسا كان قد وصل بعد انتهاء المعركة وانسحاب أسطول الإمبراطور⁵⁰.

كانت هذه الحملة هي آخر مشاريع الإمبراطور شارل الخامس ضد السواحل الجزائرية، وعلى أثرها أصبحت الجزائر في نظر أوروبا تلك المدينة التي لا تقهر ولا يمكن غزوه، وأعطت للجزائريين شعوراً قوياً بالمنعة والبأس. وقد وصف الشيخ حسن بن رجب شاويش في تاريخه المختصر عن باشوات وعلماء الجزائر، وهو عبارة عن مخطوطة جزائرية، وضع الجزائر بعد الحملة بقوله : "وفرج الله تعالى عنهم، وفرح أهل الجزائر بهذا النصر العظيم... وبقيت الجزائر كالعروس تختال في حليها وحللها من رخاء الأسعار وامن الأقطار، ولم يبق لهم عدو يخافون منه وشاعت هذه القضية في مشارق الأرض ومغاربها وبقي رعب المسلمين في قلوب أعداء الدين مدة من الزمن بأمر الملك المنان..."⁵¹.

أما بالنسبة إلى حسن آغا فقد تلقى أثر انتصاره هذا، تكريماً من السلطان سليمان القانوني الذي منحه لقب "باشا" لحسن تدبيره ورباطة جأشه وهي المرة الأولى التي يمنح فيها السلطان مثل هذا اللقب لأحد العاملين في ولاية الجزائر⁵².

نماذج من سفن البحرية الجزائرية في القرن السادس عشر.





خارطة توضح الموانئ الجزائرية في القرن السادس عشر
عشر كما رسمها كاتب جلبي

الهوامش :

- (1)- كلمة (جلبي) تزكية الأصل وهي مشتقة جلب أي الرب و كانت تعني بالأساس من كانت له علاقة بالله وقريب منه ولكنها صارت فيما بعد تطلق على من هو متعلم في قومه أو صاحب منزلة اجتماعية. كما تلقب أولاد السلاطين بهذا اللقب. وفي العهد العثماني الأخير حمل هذا اللقب التجار أيضا. انظر علي شاكر علي "مؤلفات حاجي خليفة مصدرا لدراسة لدراسة تاريخ العراق الحديث" بحث منشور ضمن كتاب (تحية تقدير للأستاذ من مغايل كيل) جمع وتقديم عبد الجليل التميمي. (زغوان 1999)، ص. 77.
- (2)- جي. ا.جي. مورتمان. مادة (حاجي خليفة) في دائرة المعارف الإسلامية. المجلد السابع، ص. 235.
- (3)- بروسة لي محمد طاهر. عثمانلي مؤلفري (استانبول 1324). ج. 3. ص. 239.
- (4)- مورتمان المصدر السابق. ص. 237. خالدة زياد. اكتشاف التقدم الأول دراسة في المؤثرات الأوربية على العثمانيين في القرن الثامن عشر. ط. 1، (بيروت 1981). ص. 27.
- (5)- علي المصدر السابق. ص. 80.
- (6)- رابحة محمد خضير عيسى الجبوري، موقف القوى الإسلامية من التوسع الأوروبي في المغرب العربي 1492 - 1578، دراسة تاريخية (أطروحة دكتوراه، غير منشورة، كلية الآداب جامعة الموصل، 2006)، ص. 88.
- (7)- كاتب جلبي، تحفة الكبار في أسفار البحار، (القسطنطينية، 1142)، ص. 12. وسنشير إلى هذا المصدر لاحقا باسم تحفة الكبار. والحقيقة بقدر اختلفت الروايات في تحديد أصل الأسرة منها من تذكر أن أبوهم كان مسيحيا ثم اسلم ومنها تذكر انه كان إماما في جيش السلطان محمد الثاني وغيرها من الروايات ولكن في رأينا أن رواية كاتب جلبي هي الأدق من بين جميع هذه الروايات لأنه كان الأقرب للفترة الزمنية التي ظهرت فيها الأحداث.

- عن هذه الروايات أنظر : زاهر رياض، شمال افريقيا في العصر الحديث (القاهرة، 1967)، ص. 61 : جلال يحيى، المغرب العربي الكبير، ج. 3، (القاهرة، 1966)، ص. 20 : أحمد توفيق المدني، حرب الثلاثمائة سنة بين الجزائر وإسبانيا 1492 - 1792 (الجزائر د.ت) ص. 156.
- (8)- فاضل بيات، الدولة العثمانية في المجال العربي، دراسة تاريخية في الأوضاع الإدارية في ضوء الوثائق والمصادر العثمانية حصرا (مطلع العهد العثماني - أواسط القرن التاسع عشر) (بيروت، 2007)، ص. 531.
- (9)- تحفة الكبار، ص. 13.
- (10)- نفس المصدر.
- (11)- نفسه، ص. 13.
- (12)- نفسه، ص. 14.
- (13)- نفسه : بيات، المصدر السابق، ص. 532.
- (14)- تحفة الكبار، ص. 14.
- (15)- أحمد جودت باشا، تاريخ جودت، ج. 1، (استانبول، 1309)، ص. 134.
- (16)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 116.
- (17)- تحفة الكبار، ص. 16.
- (18)- نفسه : الجبوري، المصدر السابق، ص. 116.
- (19)- تحفة الكبار، ص. 16.
- (20)- نفسه : عبد الجليل التميمي، "أول رسالة من أهالي مدينة الجزائر إلى السلطان سليم الأول سنة 1519"، المجلة التاريخية المغربية، العدد 6، يوليو - تموز 1976، ص. 118.
- (21)- تحفة الكبار، ص. 17 : التميمي، المصدر السابق، ص. 118.
- (22)- تحفة الكبار، ص. 17 - 18.
- (23)- نفسه، ص. 18.

- (24)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 120.
- (25)- تحفة الكبار، ص. 18.
- (26)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 121 : بسا العسلي، خبر الدين برياروسا والجهاد البحري (1470- 1547)، ص. 109.
- (27)- تحفة الكبار، ص. 19.
- (28)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 127 : علي عبد القادر حليمي، مدينة الجزائر نشأتها وتطورها قبل عام 1830 (الجزائر، 1972)، ص. 170.
- (29)- تحفة الكبار، ص. 19.
- (30)- نفس المصدر، ص. 20.
- (31)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 129.
- (32)- تحفة الكبار، ص. 20.
- (33)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 130.
- (34)- المدني، المصدر السابق، ص. 222.
- (35)- العسلي، المصدر السابق، ص. 125.
- (36)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 131.
- (37)- تحفة الكبار، ص. 20.
- (38)- نفسه.
- (39)- نفس المصدر، ص. 21.
- (40)- نفسه.
- (41)- نفسه.
- (42)- نفسه : الجبوري، المصدر السابق، ص. 151.
- (43)- تحفة الكبار، ص. 21.
- (44)- نفسه.
- (45)- نفسه.

- (46)- نحمد خير فارس، تاريخ الجزائر الحديث من الفتح العثماني إلى الاحتلال الجزائري (بيروت، 1969)، ص. 36.
- (47)- تحفة الكبار، ص. 21.
- (48)- نفس المصدر : علي محمد محمد الصلابي، الدولة العثمانية عوامل النهوض وأسباب السقوط (القاهرة، 2004)، ص. 271.
- (49)- تحفة الكبار، ص 22
- (50)- نفس المصدر، ح. الجبوري، المصدر السابق، ص. 154.
- (51)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 154.
- (52)- تحفة الكبار، ص. 22.
-

الموانئ الجزائرية من خلال مشروع أطلس موانئ ومسالك العالم الإسلامي الوسيط (APIM)

د. علاوة عمارة
كلية الآداب والعلوم الإنسانية
جامعة الأمير عبد القادر-
قسنطينة

تعود فكرة إنجاز أطلس لموانئ وطرق العالم الإسلامي الوسيط إلى عام 2002 عندما تم تسجيل مشروع ضمن أحد الأربعة مشاريع لوحدة البحث UMR8084 التابعة للمركز الوطني للبحث العلمي¹ (CNRS). وقد تحولت وحدة البحث إلى مخبر الإسلام الوسيط (Islam Médiéval) التابع بدوره إلى مركز الأبحاث : (UMR 8167 : Méditerranée-Orient). وتشرف البروفيسور فرنسواز ميشو (Françoise Micheau) على هذا المشروع الهام منذ نشأته، بعدما اقترحه مجموعة من الباحثين الفرنسيين المختصين في تاريخ البحرية الإسلامية والعلاقات التجارية. وإذا كان هذا المشروع وليد هيئة بحث فرنسية، فهو دولي في إنجازهم، لمشاركة عدد معتبر من الباحثين الأجانب فيه. ويهدف بالأساس إلى خلق قاعدة من المعطيات حول الموانئ المرتبطة بشبكة النقل والمبادلات التجارية للعالم الإسلامي الوسيط، من خلال تجميع معطيات خاصة بكل ميناء من الصين إلى الأندلس على امتداد

1- الصلة، تحقيق إبراهيم الأبياري، بيروت، 1989.

الفترة الزمنية الواقعة بين القرن السابع إلى القرن السادس عشر ميلادي. وهو التاريخ الذي يمثل تغييرا عميقا في هذه الشبكة البحرية بفعل التوسع الاستعماري الأوروبي.

إن مشروع APIM أنشئ بالأساس اعتمادا على قاعدتين معلوماتيتين. الأولى أنجزت على برنامج Filemaker المزدوج اللغة (انجليزية-فرنسية)، حيث يقدم بطاقات معلوماتية عن كل ميناء وتتضمن البطاقة الأولى عددا من المعطيات منها :

- الاسم الحالي والأسماء الماضية للموقع.
- اسم المنطقة والدولة.
- الموقع الجغرافي والفلكي.
- فترات نشاط الميناء بالقرون الميلادية.
- خريطة للموقع.
- المصادر المكتوبة والدراسات الحديثة حول الموقع.
- البطاقة الثانية : الوصف العام للموقع.
- تاريخ المدينة والميناء.
- الوصف الطبوغرافي.
- تغيرات الموقع عبر التاريخ.
- مساحة الميناء السابقة والحالية.
- تهيئة الميناء عبر العصور، خصوصا التحصينات والبناءات التجارية.
- نوعية الميناء : عسكري، تجاري، صيد، قرصنة، مرسى....

- مخطط الميناء.
- تاريخ الموقع : فترة ما قبل الإسلام، الفترات الإسلامية.
- نشاطات الميناء : تجارية، عسكرية، دينية...
- البطاقة الثالثة : الأبحاث الأثرية حول الموقع.
- تاريخ ونتائج الحفريات الأثرية حول الموقع.
- طبقات التربة الدالة على نشاط الميناء.
- البطاقة الرابعة : المعالم التاريخية.
- رصد المعالم الماضية والحالية للموقع.
- وصف خاص لكل معلم.
- صور خاصة بكل معلم (قديمة وحديثة).
- المخلفات الأثرية التي لها علاقة بنشاط الميناء.
- البطاقة الخامسة : الفخار.
- أنواع الفخار في الموقع.
- الفخار المحلي والفخار المستورد.
- وصف وصور لأهم قطع الفخار.
- البطاقة السادسة : المخلفات الأثرية الأخرى التي لها علاقة بالتجارة.
- النقود.
- الأدوات الحجرية.
- الأدوات الزجاجية.
- الأدوات المعدنية.

- صور لكل الأدوات.

- البطاقة السابعة : معلومات بيبليوغرافية حول وصف مرافق المدينة والميناء والأدوات التي لها علاقة مباشرة بالتجارة.

- البطاقة الثامنة : الوثائق الإكونوغرافية

رصد كل الوثائق الإكونوغرافية التي لها علاقة بالموقع :
صور، خرائط، رسومات، نقوش...

أما القاعدة المعلوماتية الثانية، فقد اعتمدت على النظام المعلوماتي الجغرافي¹ (SIG) والذي يهدف بالأساس إلى توظيف الخرائط والصور الفضائية والصور الإيكونوغرافية في تحديد التوسع الملاحي الإسلامي من الصين إلى البرتغال مروراً بالبحر الأحمر.

ليس هناك أي فصل بين القاعدتين في البحث المعلوماتي، نظراً لتجميع المعلومات على أسس مشتركة تكمل بعضها البعض.

تقدم المشروع منذ 2004

انطلق المشروع في 2003 وظهرت النتائج الأولية في 2004 والتي تم من خلالها إحصاء 398 ميناء في العالم الإسلامي، تم التركيز فيها خصوصاً على ثلاث جهات :

- الحوض الغربي للبحر المتوسط : 86 ميناء

- البحر الأحمر : 50 ميناء

- الواجهة الجنوبية لشبه الجزيرة العربية : 48 ميناء

1- صلة الصلة، تحقيق عبد السلام الهراس وسعيد أعراب، الرباط، 1993.

لقد تمت عملية تجميع معلومات وشواهد أثرية متوفرة في عين المكان في محاولة لإنشاء قاعدة بيانات خاصة بكل ميناء، فكانت الموانئ الجزائرية حاضرة في هذا المشروع وقد أوكل العمل إلى علاوة عمارة إضافة إلى الباحث الفرنسي دمنيك فالريان (Dominique Valérian)، أستاذ محاضر بجامعة باريس الأولى، لتغطية ساحل يمتد على مسافة 1200 كلم والتميز بكثرة وتنوع هياكله الملاحية.

الموانئ الجزائرية بين المعطيات النصية والشواهد الأثرية

بعد القطيعة الإستعمارية التي أحدثها الفتح الإسلامي مع المرحلة التاريخية القديمة في بلاد المغرب، لم تظهر الكتابات الأدبية الواصفة للمدن الساحلية والمراسي إلا في النصف الثاني من القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي. وكان ذلك في الجغرافية الوصفية التي وردت في "صورة الأرض" لابن حوقل النصيبي أو في القرن الخامس الهجري/ 11م في "مسالك وممالك" أبي عبيد البكري تعطي لنا معلومات مهمة حول نشاط الواجهة البحرية لبلاد المغرب الأوسط كيف كانت مرتبطة بفضاء مغربي-أندلسي، فقد أشار الأول إلى المراسي والموانئ التالية: مرسى الخرز-بونة -جيجل- بجاية - بني جناد- مرسى الدجاج - جزائر مزغنة - تامدقوس- شرشال- برشك - تنس- مرسى عطا - قصر الفلوس- وهران - وسلان - أرجكوك¹.

1- الذيل والتكملة لكتابي الموصول والصلة، نشرت أغلب أقسام الكتاب من طرف إحسان عباس، بيروت، 1965-1973 ومحمد بنشريفية، الرباط، 1984.

في حين نجد أن عدد الموانئ والمراسي يتضاعف في جغرافية البكري مما يفسر انتقال مركز الحياة المغربية من المناطق الداخلية إلى الواجهة الساحلية بعد المجاعات الناتجة عن الجفاف وتشكل "المفتصبات" الهلالية في المناطق المفتوحة خصوصا في بلاد الزاب وقسطيلية ووارجلان وصولا إلى متيجة وجنوب جبال وانشريس¹. ويظهر في وصف البكري بروز مجموعة من المدن الساحلية انطلاقا من مرسى الخرز وبونة ووصولا إلى جيجل، وبجاية، ومرسى الدجاج، وتندلس، والجزائر، وتيس، ووهران وهنين².

إن أي عمل لا بد من أن ينطلق من هذه المعطيات النصية، وإن كان من الصعب معرفة وتحديد عدد كبير من المراسي لزوال أو تغير عدد من الطبونيمات كما هو حال مرسى الدجاج ومرسى الروم ومرسى الشجرة مثلا. بالرغم من استعمال عدد من الخرائط القديمة وحتى التي تعود إلى بداية الفترة الاستعمارية الحديثة، فإنه من الصعب معرفة هذه المراسي، الخالية في معظمها، في زمن البكري، من السكان.

إن للجغرافية الوصفية دور بارز في تكملة معلوماتنا في الفترة الأخيرة من العصر الوسيط وبداية الفترة الحديثة من خلال كتاب الحسن الوزان الفاسي الموسوم بـ"وصف إفريقيا"³. هذا الأخير يصور

1- تحقيق أبو سهل صيام، القاهرة، 2001.

2- نشر يحي بوعزيز، الجزائر، 2002.

3- تحقيق ماريا خيسوس بيغيرا، الجزائر، 1981.

لنا الشبكة البحرية المغربية وأنشطة التجار المسيحيين في هذه الموانئ في القرن العاشر الهجري/السادس عشر الميلادي.

الموانئ في كتب الرحلة

لقد كانت لرحلة القاضي أبي بكر بن العربي الأثر في بلورة فن الرحلة المغاربي الذي ارتبط بالسفر إلى المشرق لقضاء فريضة الحج أو لطلب العلم أو حتى لممارسة التجارة. ولهذا فإن عددا من الرحلات تهم بصورة مباشرة مشروع الموانئ نظرا لوصفها للمدن الساحلية وتسجيل الملاحظات الشخصية لصاحب الرحلة مما يمكننا من تتبع شبكات إنتاج وانتقال المعارف بين مختلف المناطق الساحلية. وفي هذا الإطار، فإن المدن الساحلية الأندلسية تمكنت من نسج عدد من الشبكات مع الموانئ الجزائرية، خصوصا بعد استقرار القطب الصوفي أبي مدين شعيب ببجاية. إن دور كتب الرحلة في رسم معالم الخريطة العلمية لا يتوقف عند هذا الحد، بل يفيدنا كذلك في رسم معالم الخريطة الروحية من خلال وصف أنشطة المساجد الجامعة وخصوصا أضرحة أولياء المدينة الساحلية، مما يعطي معيارا آخر لحركة التنقل المرتبط بعقيدة الولاية. وتعد كل من رحلات العبدري (ق 7 هـ/3م)¹، وابن الحاج النميري (ق 8

1- أنظر حول هذا الموضوع :

Dominique Valerian, « Les affaires de Giovanni da Pontremoli au Maghreb après la chute de Constantinople », La conquête de Constantinople : l'événement, sa portée et ses échos (1453-2003), Actes du colloque de Tunis, 11-13 décembre 2003, dir M. T. Mansouri, Cahiers du CERES, Serie histoire, 2008, p. 171-188

هـ/4م)¹ وعبد الباسط الملطي (ت 1415/920)² من أهم الشواهد النصية في هذا الجانب.

الميناء وتشكل جماعات العلماء

يلعب الميناء دورا محوريا في تنقل العلماء والتجار خصوصا مع نهاية القرن السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي، بعد تزايد الضغط الهلالي والبربري على الطرق الداخلية. وقد دونت ذاكرة العلماء في عدد من كتب التراجم، التي من خلالها يمكننا اليوم رصد تنقلات العلماء بين مختلف المناطق والمدن. وتتمتع المدن الساحلية في بلاد المغرب الأوسط باستقبالها لعدد معتبر منهم إما كعابرين في طلب العلم والحج أو مقيمين بصفة مؤقتة أو نهائية. وتحتل العناصر الأندلسية المقدمة في هذا الجانب، خصوصا بعد نجاح الجماعات المسيحية في السيطرة على أهم المدن الإسلامية في الأندلس. إن تتبع الأصول الجغرافية للعلماء يمكن في نهاية المطاف من معرفة المسالك البحرية للميناء مع عدد من المدن الأندلسية. كما يمكن أيضا من معرفة ميكانيزمات انتقال العلوم والمعارف، خصوصا ذلك الإرث الأندلسي المتنوع. وتطبيقا لعدد من المقاربات المنهجية، يمكن تتبع ظاهرة تشكل الجماعات واندماجها في المجتمعات الحضرية المحلية³. وفي هذا الإطار يحتل كتاب "عنوان الدراية

1- Les poteries et faïences de Bougie, Constantine, D. Braham éditeur, 1916.

2 السيوطي، حسن المحاضرة في أخبار مصر والقاهرة، تحقيق خليل منصور، ط1، بيروت: دار الكتب العلمية، 1418- 1997، 287/2.

3- Amel BERKANIBAZIZ, Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain, Mémoire de magister en aménagement urbain, USTHB, septembre 2002.

فيمن عرف من العلماء في المائة السابعة ببجاية" لأبي العباس الفبريني (ت 704هـ/1304م)¹ أهمية معتبرة باعتباره يشكل منوغرافية علمية محلية، ويمكن الاستفادة من عدد لا بأس به من كتب التراجم الأندلسية والمراكشية خصوصا ابن بشكوال (ت 1183/578)²، وابن الزبير (ت 1309/708)³ وابن عبد الملك المراكشي (ت 1303/703)⁴.

الميناء في ذاكرة الخطاب المنقبي

بعد التحول التدريجي لعدد من النخب العلمية في المدن الساحلية إلى التصوف السني البعيد عن التأثيرات الفلسفية الهيلينية، ارتبطت الموانئ والمدن الساحلية بالولي الصالح مما يعني في النهاية حصر ذاكرة المدينة في شخصية الصوفي صاحب الخوارق والكرامات، وهو ما نلمسه خصوصا في عدد من المدن : بونة (سيدي مروان الشريف)، بجاية (سيدي يحيى ثم سيدي التواتي)، الجزائر (سيدي عبد الرحمان الثعالبي)، وهران (سيدي الهواري وسيدي ابراهيم التازي). إن انتشار الولاية الصوفية له دور في رسم شبكة تنقل برية وبحرية جديدة

1 CNRS. Pratiques et représentations de l'espace dans les communautés méditerranéennes, par H.Baller, P. N.Bauratau et autres, France, 1976.

2 Gouvernal E., Huchet. J.P. La logique du conteneur le principal enjeu de l'industrie maritime de lignes régulières, actes du colloques, IUT de Saint - Nazaire, Université de Nantes, 1998.

3 - منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالرباط، سلسلة ندوات ومناظرات رقم 109 العثمانيون والعالم المتوسطي، المغرب 2003.

4 - Ministère des transports, plan de développement stratégique des ports algériens, décembre 2005, Global Insight FRANCE - Maftat et Nishol Engineers inc, Amiship USA, Algérie

وفي عملية نشر الثقافة الروحية خصوصا في المراسي التي تتوفر على "رباطات" مما يجعلها تمارس سلطة اجتماعية قوية مبنية أساسا على ربط عدد من الجماعات بالمعلم الديني.

إن شواهد هذا التحول نجدها مدونة خصوصا في كتب المناقب والفضائل والتي من أهمها "أنس الفقير وعز الحقير" لابن القنفذ القسنطيني (ت 496/809م)¹، و"روضة النسرين في التعريف بالأشياخ الأربعة المتأخرين" لابن سعد التلمساني (ت 496/901م)²، و"المسند الصحيح الحسن في مآثر ومحاسن مولانا أبي الحسن" لابن مرزوق الخطيب (ت 1379/781م)³.

الوثائق اللاتينية : شهادة على اندماج الموانئ الجزائرية في الفضاء التجاري المتوسطي

تمتاز الوثائق والنصوص المسيحية التي تهم الموانئ الجزائرية على امتداد العصر الوسيط المتأخر بالتعدد والتنوع. فبداية من عام 1136م هناك مجموعة من الوثائق محفوظة في دور أرشيف إيطاليا وإسبانيا وفرنسا وتتألف خصوصا من عقود التوثيق ووثائق الدواوين والاتفاقيات التجارية والدبلوماسية التي لها أهمية مباشرة في دراسة الموانئ الجزائرية، من أهمها مجموعة رجل الأعمال الجنوي جيوفاني

1- Dubruel D. Transport intermodal portuaire . le cas de Hambourg, Paris, INRETS, 2003.

2- الغرفة الوطنية للتجارة والصناعة، دليل المؤسسات الجزائرية لسنة 2007

3- Gouvernal E., Les lignes maritimes et le transport terrestre : quels enseignements peut-on tirer du cas du RAIL LINK, cahiers scientifiques du transport, n°44, 2003.

دا بنطريمولي (Giovanni da Pontremoli) التي نشرت في بداية الثمانينات من القرن الماضي. وتبين هذه المجموعات من الوثائق تعدد الموانئ المقصودة من طرف التجار الأوروبيين والتي من أهمها بجاية ومرسى الخزر وبونة والقل والجزائر وهني ان.

وتأتي الوثائق المصنفة في إطار دليل الموانئ (portulan) في المرتبة الثانية من حيث الأهمية، بحيث أنها تورد مسالك الموانئ مع وصف خاص بالجانب الملاحي. وتتوفر دور الأرشييف الأوروبية على عدد من الوثائق الخاصة بهذا المجال، خصوصا الدليل البحري البيزي (portulan pisan) الذي يعود إلى حوالي عام 1200. وتكمل كتب الرحلات المعلومات الأوروبية الخاصة بالموانئ الجزائرية، خصوصا في نهاية الفترة الوسيطة. كما يمكن إضافة الوثائق الإيكونوغرافية وإن كانت متأخرة عن زمن الدراسة، ولكن في الوقت ذاته تعطي لنا معلومات مهمة عن تجهيزات موانئ بعض المدن الساحلية قبل التحولات الكبرى التي شهدتها في بداية الفترة الاستعمارية.

الشواهد الأثرية

تلعب المخططات الأثرية دورا بارزا في رسم معالم الأطلس خصوصا آثار تهيئة الموانئ والأدوات الفخارية التي تمكن من معرفة انتقال السلع بين مختلف الموانئ المتوسطية. ونزخر الموانئ الجزائرية

1- Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine d'ALGER, Ministère de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de l'Environnement, Version préliminaire, 2007.

بعدد من المخلفات الأثرية خصوصا البنايات الدينية وتحصينات المدن وعدد لا بأس به من الأدوات الفخارية. وتتركز أهم الشواهد الأثرية في القالة وبونة وبجاية والجزائر وشرشال وهنين. وقد حضي الفخار بدراسات مختلفة، من أشهرها تلك التي نشرها جورج مارسى (Gorges Marçais)¹ منذ قرابة قرن من الزمن.

معلومات كافية حول موانئ، وناقصة حول أخرى

لقد أثبتت النتائج الأولية للقسم الخاص بالجزائر من مشروع أطلس موانئ ومسالك العالم الإسلامي الوسيط أن هناك تغطية معلوماتية غير متوازنة للموانئ والمراسي. فمن مجموع 41 مرسى وميناء، هناك فقط سبعة موانئ فقط تتوفر على تغطية معلوماتية وشواهد مادية تمكنا من استيفاء قاعدة بيانات APIM، من حيث المراحل التاريخية للمدينة وبعض المعلومات الخاصة بنشاط الميناء. وهذه الموانئ هي مرسى الخرز، بونة، بجاية، تدلس، الجزائر، تنس، وهران وهنين.

في المقابل، هناك عدة مشاكل تواجه عدد من الموانئ والمراسي لقلة أو انعدام المعلومات حولها، أو عدم التمكن من تحديد أماكن تواجدها. ويمكن في هذا الإطار الإشارة إلى متوسة ومرسى الدجاج، وبرشك ومرسى عطا.

¹ René Lespes : «Alger, Etudes de géographie et d'histoire urbaine », Paris, Félix Alcan, 1930, page 622.

الأندلسيون وتنشيط حركية الواجهة البحرية للمغرب الأوسط

أ. رفيق خليفي
جامعة الأمير عبد القادر
قسنطينة

تقديم

بعد أن انتهت عملية الفتح في الأندلس وأخذت الأوضاع تستتب فيها أضحت موازين الجذب والطرْد تختلف لصالحها، فأصبحت الأندلس هي المبادرة بشكل واضح لتوثيق الصلات مع المغرب الأوسط وغيره بأشكال متنوعة عبر ثلاث مراحل كبرى، هي : مرحلة التجار ثم البحارة ثم الجالية.

أولا : التجار الأندلسيين وتفعيل حركية الواجهة البحرية للمغرب الأوسط قبل الحديث عن نشاط الأندلسيين في سواحل المغرب الأوسط ينبغي أن نعطي صورة عن البحرية الأندلسية لتوضيح الرؤية بالنسبة للفقرات الآتية :

أ- ظهور الأندلس كقوة بحرية

كان لطبيعة الأندلس البحرية والجغرافية دور أساس في ظهور قوة بحرية بها : كونها منطقة معزولة عن العالم الإسلامي جغرافيا : وكونها شبه جزيرة يحيط بها البحر (البحر الأبيض

موسط و تحيط الأندلس من جهاتها الثلاث، وكان ذلك سببا في
تعرضها لغارات وعزوات بحرية من الجهة الشرقية الشمالية
بالتحوص من قبلهم ومن هنا كانت الحاجة ماسة إلى الاهتمام
بالبشر والأسطول

و أول عمل عظمه أنشأه في نشوء البحرية الأندلسية هو
تركيبه لاجتماع نفسه وما يحمله من موروث في هذا الميدان . وأغني
هذا المؤيد من أهل البلاد الإسلامية . وعرب اليمن الذين استوطنوا
الأندلس حيث كانوا أكثر من غيرهم بعد هؤلاء المؤيدين . وهم
معروفون منذ زمن بعيد بحضارتهم وبركوبهم البحر فإلهم ينسب
أول أسطول عربي . وكانت لهم تحارة زائجة . إذ عملوا على الربط
بين المشرق والمغرب أي بين الهند والصين من جهة وبين الجزيرة
العربية والشام ومصر من جهة أخرى . لذا قيل أبعد الناس نجعة
في المكسب بصري وحميري (أي يعني) . ومن دخل فرغانة القصوى
والسوس الأقصى فلا بد أن يرى بصريا أو حميريا . وهذا يعكس
حقيقة وصف المقدسي لأهل الأندلس حيث يقول عنهم . إنهم
يكثر من التجارات والتغرب .

ولعل هذا يفسر التناقض الحاصل في حيوية النشاط البحري
الأندلسي : فإن الاهتمام الأول بالبحر لم يكن صناعة رسمية تقوم
عليه الدولة في مرحلتي الولاية والإمارة : بل كان صناعة جماهير من
الطموحين والمغامرين . فقد وصف أبو فريرة الذي تكفل بنقل عبد

لرحمة لداخل من العدو المعرسة إلى العدو الأندلسية بأنه "كان له بصير في ركوب البحر لتصرفه فيه"

فقد عومس المحارة الأندلسيون السلطة الرسمية فكونوا جماعات وكيانات تشتغل بالمحارة والعرو البحري لحسابها الخاص، متمركزين في الساحل الشمالي الشرقي بين طرطوشة وبلنسية ومركز آخر في الساحل الشرقي الحنوبي وتحديدًا في مرية بجانة (أرش اليمر)، ومع مرور الوقت أصبحت هذه الكيانات أشبه ما تكون بالجمهوريات البحرية، تولت إلى جانب الوظيفتين، السالفتي الذكر، حراسة السواحل الأندلسية من خطر النورمان وغيرهم، وتولت إدارتها بيوتات عريقة كآسرة بني سراج القضاعية اليمنية وبني الأسود الفسانيين وبني رماحس وغيرها.

أما الاهتمام الرسمي بالبحر فقد جاء نتيجة لتبلور الوعي بضرورته من جهة وخطره من جهة أخرى، حيث شن النورمان سنة 229هـ غارة على الأندلس من جهة البحر وتمكنوا من التوغل إلى داخل الأندلس حتى وصلوا إشبيلية وكانت آثارهم مدمرة في بعض المدن، فعمد الأمير عبد الرحمن الأوسط بعد التخلص من خطرهم إلى بناء دار صناعة في إشبيلية في السنة الموالية، وكانت صناعة السفن تسير بوتيرة متسارعة جدا : فقد ذكر ابن حيان أن الأمير أرسل حملة سنة 234هـ لتأديب أهل جزيرتي ميورقة ومنورقة 300 مركبا لخروجهم عن الطاعة وإضرارهم بالملاحة البحرية حين

تعرضوا لسفن التجار والمسافرين'. وهذا عدد معتبر جدا مقارنة بالسنوات الخمس القليلة التي مرت على إنشاء دار الصناعة الأولى.

وفي مطلع القرن الرابع الهجري الذي استهل باتفاق بين الفاطميين والثائر الأندلسي عمر بن حفصون : كان العمل بموجبه يهدف إلى اسقاط البيت الأموي الحاكم وإزالته نهائيا لصالح أحد الطرفين، فأدرك الأمير - الخليفة عبد الرحمن الناصر قيمة الأسطول البحري فزاد من إنشاء دور الصناعة في كل من طرطوشة ومالقة ولقنة ودانية والجزيرة الخضراء وغيرها، مما جعل المؤرخين يصفونه بأنه المؤسس الحقيقي للأسطول الأندلسي، الذي أضفى في هذه الفترة ندا لأسطول الفاطميين -مفخرة البحرية الإسلامية لقرون- وأدى هذا إلى انحصار الصراع البحري في الحوض الغربي للمتوسط بين هاتين القوتين الإسلاميتين.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن الصراع الفاطمي الأموي لا ينبغي النظر إليه من زاوية العداء التقليدي والاختلاف العقدي والمذهبي : وإنما من زاوية "حرب المواقع" أي السيطرة على المسالك التجارية والتحكم في تجارة البحر المتوسط خصوصا تجارة الذهب والرقيق.

والذي يعنينا هنا أن قوة الأسطول الأموي أوجد قاعدة صلبة لتحركات تجار وبحارة الأندلس خصوصا بعد رحيل الفاطميين إلى مصر سنة 351 هـ، لما وفر لهم من أمن في عرض البحر فكسبوا خبرة فائقة في الملاحة البحرية مكنتهم من الوصول إلى الأقاليم :

الهند والصين، ومن نافلة القول أن نذكر أنه على الرغم من الصراع القائم بين الطرفين المشار إليهما سلماً إلا أن التعار كانوا يتحركون ويتنقلون بين موانئ الخصمين بحرية كبيرة. وإن حصل العكس فهو استثناء^٩.

ب- التجار الأندلسيين في سواحل المغرب الأوسط

ساعدت وضعية المغرب الأوسط المتربع على مسافة 1200 كلم كشريط ساحلي تكثر فيه المواني والمراسي المهمة في رواج الحركة التجارية واستقطاب روادها من الأندلسيين بالخصوص

وقبل أن نتطرق إلى الحديث عن النشاط التجاري لهؤلاء الأندلسيين سنستعرض أهم المواني والمراسي للمغرب الأوسط كما وردت عند الجغرافيين مراعين التسلسل الكرونولوجي لظهور مؤلفاتهم.

أشار ابن خرداذبة^{١٠} الذي أنهى كتابه حوالي سنة 232 هـ إلى مرسين فقط هما مرسى تنس الذي كان "عدوة الأندلسيين" شأن مرسى تونس، وكذا مرسى جزيرة بني مزغنة التي وصفها بأنها مدينة عامرة وعلى غاية من الخصب والسعة، وقد نقل عنه الإصطخري^{١١} في النصف الأول من القرن ٤ هـ نفس المعلومات : لذا لن نضطر إلى ذكره.

١- وذكر اليعقوبي (ت 284 هـ) : مرسى أسكيدة (سكيدة)، مرسى جيجل، مرسى قلعة خطاب، مرسى ملر، مرسى دنهاجة، مرسى فروخ، تنس^{١٢}.

٣ أما ابن جوفال العدادي^{١٦} (توفي بعد ١١٦٧هـ) فهو الأكثر
شمولاً في ذكر الموانئ المذكورة. يذكر مرسى الحرر، بونة،
جيجل، بجاية، بني جناد، مرسى الدجاج، جزائر بني مرعنة،
قصر الفلوس، شرشال، تس، عطا، قصر الفلوس، وهران،
واسلن، أرشقول (أرشقول)

٤ وهو المقدسي (١١٨٠هـ) ذكر من مرسى الحرر، بونة،
مرسى الديونة، جيجل، مرسى الدجاج، جزائر بني مرعنة، تس،
قصر الفلوس، وهران، أفكان^{١٧}.

٥ أما العسكري (١١٨٦هـ) فهو مهم جدا وكتابه يضم مزايا
متعددة إذ ذكر مراسي لم يُعد ذكرها في المصادر التي جاءت
بعده وهي إجمالاً كالآتي : مرسى الخرز، بونة، الخروبة، مرسى
ابن الألبيري، رأس الحمراء، تكوش، جزيرة عمر، مرسى الروم،
مرسى أستورة، القل، مرسى الشجرة، مرسى الخراطين، مرسى
الزيتونة، جيجل، سبيبة، بجاية، جزيرة جوبة، مرسى الدجاج،
مرسى بني جناد، جزائر بني مرعنة، جزيرة جنابية، مرسى الديان،
هور، مرسى البطال (جبل شنوة)، شرشال، جزيرة وقور، تس،
قصر الفلوس، مغيلة بني هاشم، عين فروخ، مرسى بني جليداسن،
مرسى الفزة (ساحل تيهرت)، مستغانم، أرزاو، وهران، مرسى الماء
المدفون، مرسى أسلن، أرشقول، هنين، مرسى ماسين (ساحل
ندرومة)، مرسى ترنانة، مرسى تابحريت^{١٧}.

٥ أما الإدريسي (ق ١٠ هـ) فهو منهم أيضا ومادته غزيرة : فقد ذكر مرسى الخرز، بونة، مرسى رأس الحمراء، تكوش، مرسى الروم، أستورة، القل، مرسى الزيتونة، حيجل، مزغيطن، فج الزرزور، المنصورية، متوسة، بجاية، جرية (أو جوبة أو جوية)، الدهس الصغير، الدهس الكبير، زفون، بني عبد الله، تدلس، بني جناد، مرسى الدجاج، تامدقوس، جزائر بني مزغنا، هور، البطال، شرشال، برشك، وقور، أمتكو، الجون، تنس، قلوغ الفراتين، جزائر الحمام، جوج، مستفانم، أرزاو، المرسى الكبير، وهران، الحرشا، الدفالي، بني وزار، جزائر الغنم، أسلان، أرشقول، جزيرة القشقار، مرسى الوردانية، هنين، فكان، تابحریت، تافرکنیت.

إن عدم ورود ذكر بعض المراسي عند الإدريسي والتي ذكرها سلفه البكري : يدل على أن السلطة الحمادية ثم الموحدية كانت تسيطر على حركية السفن الأندلسية من وإلى أراضيها، عن طريقة "مركزية التجارة في بعض المراسي المعينة"، دون المساس بروح حركتها.

6- أما صاحب الاستبصار^{٢٠} فذكر : مرسى بونة، القل، حيجل، بجاية، مرسى الدجاج، جزائر بني مزغنة، لغانية (جنابية عند البكري)، شرشال، تنس، قصر الفلوس، وهران، مرسى حصن زيان، الوردانية، ندرومة، ترنانة.

فهذه المراسي المتعددة ليست على نسق واحد من حيث الأهمية والمزايا : بل تتفاوت في ذلك لطرواف متعددة، ويرجع ذلك إلى اهتمام التجار الأندلسيين بها، ومن الملاحظ أن ازدهار التجارة البحرية للمغرب الأوسط بالشواطئ الأندلسية أحدثت زوالاً من الميناء الأول من القرن الثالث، وبلغت الذروة في القرن السادس بعد أن أصبحت العدوتين كياناً موحداً تحت سلطة الموحدين، وفعل أن جعل منافس آخر من خارج المنظومة البحرية الإسلامية : أي بحار الجمهوريات الإيطالية خاصة تجار جنوة التي وقعت أول معاهدة سنة 531 هـ / 1137م أو في السنة الموالية لها مع بجاية في العهد الحمادي، ثم شملت المعاهدات مراسي أخرى وبشكل كثيف في العهد الحفصي¹، وهذه الحركية تنفي مزاعم هنري بيرين Henri Pirenne الذي جعل الفتح الإسلامي مسؤولية انهيار ما يسميه بحضارة البحر المتوسط

فأول مراسي المغرب الأوسط من ناحية الشرق هو مرسى الخرز الذي اشتهر باستخراج المرجان الأحمر وتصديره إلى مختلف الآفاق، إذ كان له رواج في الهند والصين ومعظم بلدان المحيط الهندي التي لا يوجد بها إلا المرجان الأبيض²، وهو "أنفس مرجان الدنيا"³، والمقصود بقول القدامى : "يقال في خصائص البلاد في الجواهر : فيروز نيسابور وياقوت سرنديب ولؤلؤ عمان... ومرجان إفريقية"⁴، والخرز قرية وليست مدينة لكن اكتسبت مكانتها من

¹ Deluz, JJ. L'urbanisme et l'architecture d'Alger, aperçu critique. Alger OPU, 1998, page 13

رواح بحاره المرحان بها ووفود السماسرة التحذر من الأندلسيين
خصوصا، ولفساد هوائها ما كانوا يستوطنوها^{٢٠}.

أما بونة فبشهادة المؤرخين والجغرافيين الرحالة ، كان أكثر
تجارها من الأندلسيين الذين أغرامهم حسن أسواقها وزاج تجاراتها
وحسب أرباضها ونواحيها ورخص أسعارها وتنوع حاصلاتها، من
فواكه وقمح وشعير وعسل وغنم وبقر ومختلف أنواع الماشية
والدواب، بالإضافة إلى وجود معدن الحديد بها بكثرة حيث يحمل
إلى مختلف الأقطار^{٢١}.

ومن الأسماء ذات الدلالة الواضحة كآثر للنشاط البحري
الأندلسي في ساحل المغرب الأوسط نجد المرسى المعروف بمرسى ابن
الألبيري. الذي ينفرد البكري بذكره وإن لم يُفيدنا إلا باسمه
وموقعه في مجال كتامة القبيلة والأرض : ^{٢٢} "إلا أن ذلك لا يمنع من
تأكيد وجود تجار البيرة الأندلسية بنسبة معتبرة في هذا المرسى
ترددوا عليه لفترة طويلة، أو أنهم أول من أكتشف صلاحيته للملاحة
والتجارة وشهروا به فسمي باسمهم.

ولما كانت القلعة عاصمة بني حماد تفيض بالخيرات بفضل ما
يجلب إليها من مختلف أقاليمها كالزاب وبلاد كتامة وزاوة، فإن
واجهتها البحرية المتمثلة في بجاية - قبل تمصيرها - قامت بدور المرسى
الرئيس الذي يتم فيه مختلف صفقات التبادل التجاري مع الأندلس،
كون مرساها "مأمون شتوي"^{٢٣} يسمح للاضطلاع بهذا الدور، وربما

سكان الأندلسيون الذين استوطنوا بحالة من الصعوبة الأولى هم في الأصل تحارثوا البقاء لمرابها الصعبة، عيش بؤسة

ومرسى الدجاج من المراسى المشهور أيضا وإن كان مرساها غير "مامون" إلا أن ذلك لم يمنع الأندلسيين من ارتياده لوفرة خيراته من فواكه خاصة التين- وقمح والباي ومواشي ما زاد عن الحاجة واغرق الأسواق المجاورة، كما كانت تسكنه جالية أندلسية منذ القرن الرابع على الأقل.

وجزائر بني مزغنة منها يعبر إلى الأندلس، ومرساها مامون تقصده سفن الأندلس وإفريقية، وتحمل منه غلات بواديه وأرباضه الواسعة الخصيبة كمتيجة : فمن ذلك : السمن والتين والفسل والمواشي السائمة³¹.

أما تنس فقد وصفها كثير من الجغرافيين بأنها "عدوة الأندلسيين" يقصدها الأندلسيون بسفنهم وبتجارتهم ويفضلونها على غيرها : وهي أكبر المدن التي يتعدى منها أهل المشرق وأهل إفريقية إلى الأندلس³²، ومنها كانت مراكب الأندلس تمتاز القمح وتستورد مختلف أنواع الحبوب³³.

وبني جلداسن مدينة لطيفة بين تنس والشلف يسكنها الأندلسيون³⁴، ونشاطهم غامض غير معروف، وربما كانوا على علاقة بتجار الأندلس المترددين على تنس.

ووهران مدينة ومرسى منها تطل على البحر و تسمى
بمنطقة مسافة ما بينهما في يوم واحد ومرسى في غرب المدينة
بمسافة ستين الفيل بكترو، وتكثر منه الفيلة والسمك والبركة
والمواشي : لذا يسميها الجغرافيون بفرصة الأمان

أما أشهر مراسي الناحية الغربية فيمشت مرسى هجر الذي
ارتبطت مكانته أكثر بتمسان في العهد الموحدي و مرسي

وهناك مراسي أخرى يصفها الجغرافيون بقوتها المقصودة
ونحو ذلك مثل ارتقول وماسين وترسان وهي موانئ تسمى بالبحر
أقل أهمية من المراسي السابقة الذكر، والذي قد عده كآخر
مرسى في المغرب الأوسط هو مرسى تاحريت بين تلمسان ووحد
الذي بعد ملتقى قوافل سحلماسة وغيرها " المحطة السعيدة و ترفيق
فمنها تحمل هاتين السلعتين إلى الأندلس. يعود على نسخة
المتحكمة فيه بأموال وهواند حيلة وكذا التحار تدبر برتدوه

ثانيا : البحارة الأندلسيين وتأسيس المدن الساحلية

كان لتزايد نشاط البحارة الأندلسيين في حوض البحر
المتوسط ولعوامل أخرى أثر إيجابي على تطور ونمو حركة التمر
في المغرب الأوسط وذلك ببناء وإعادة إحياء مدن قديمة أصبح لها
شأن معتبر بالخصوص على الصعيد الاقتصادي، ومنها تنس ووهران
وأسلن من المدن الساحلية، والعلاقات الودية المتميزة هؤلاء البحارة
مع قبائل بربرية صديقة، شجع على إنشاء هذه المدن وإعطائها صبغة

محصنة دائمة المحصنة في نارميج العمران المرسى ، والتي كانت قد
شهرت بواردها منذ القرن الثالث . أما نشاط الأندلسيين من غير
المحاربة هناك أثرهم الإيجابي واسعاً في المسيلة مع بني حمدون
أمرانها . ودلس مع بني صمادح أمراء المرية الدين أقطعهم الأمير
الحمامي المحصور بن الناصر بن علياس (481-498 هـ) .

لقد كانت تنس مركز ومحطة هيقية تجارية هامة في
الحوض العربي للمتوسط منذ القرن 2 ق م ، وبقيت كذلك في العهد
الروماني . وكاستعمرة أيضاً . حيث أحدث اسم "كارتيينا أو
كارتناس Carthennae Carthennas" ، وفي القرنين 2 و 3 هـ كان تردد
تجار البيرة وتدمير ومختلف مدن الأندلس على تنس شكل كثيف ،
وفي فصل الشتاء حيث تنعذر حركة الملاحة البحرية يقيم التجار
قرب المرسى إلى غاية انقضاء فصل الشتاء ثم يعودون إلى الأندلس ،
ومن أشهر هؤلاء البحارة التجار تذكر المصادر الكركدن وابن
عائشة والصقير وصهيب ، ممن فاضهم سكان تنس الأصليين من
البربر ورغبوا منهم في الانتقال والسكنى معهم وأن يتخذوا قلعها
سوقاً ، مقابل ما يبذلون لهم من العون وحسن العشرة ويقطعونهم من
أراضيهم لبنيانهم : فأجابوهم لذلك وشرعوا في البيان مؤسسين
لتنس الحديثة : وذلك سنة 262 هـ وهي إذ ذاك إمارة علوية ، إلا أنه
بحلول فصل الربيع اعتل بعض البحارة واستولوا موضع المدينة
الحديثة ففادروها نحو بجانة الأندلسية ، وبقي الآخرون بها وأموالهم
وعدهم يزداد كل موسم ، فأغرى ذلك بعض الأندلسيين الذين لم

بسبب لهم ارتياد المدينة إلى الهجرة نحو تنس، كما أغرى أهل سوق
إبراهيم هرحلوا إليها في أربعمئة بيت فلاقوا كل ترحاب وعون من
أهل تنس الحديثة⁴³، وقد استمرت تنس في زيادة المحطات التجارية
للمغرب الأوسط في المهدين الحمادي والموحدي على السواء⁴⁴ بفضل
جهود هؤلاء الأندلسيين ومهارتهم التجارية التي أخذها عنهم مع مرور
الوقت أصلاً تنس.

وتتشابه ظروف تأسيس وهران بظروف تأسيس تنس الحديثة،
فقد كان البحارة الأندلسيون ينتجعون موضع وهران ويترددون عليه
للتجارة فيه، وباتفاق مع سكانها من نفزة وبني مسقن من ازداجة
سنة 290 هـ قام محمد بن أبي عون ومحمد بن عدون وبقيت البحارة
ببناء وهران⁴⁵ المدينة وسكنوها لمدة سبع سنوات، وفي ذى الحجة من
سنة 297 هـ وقعت فتنة خربت فيها وهران وأضرمت النار في أبنيتها،
ثم أعيد تشيدها في شعبان من السنة التالية فعادت أحسن مما
كانت : تولاها محمد بن أبي عون من قادة البحارة الأندلسيين
المؤسسين لها، واستمرت عمارتها في الاتساع والرقى إلى غاية سنة
343 هـ حيث أحرقها وخربها يعلى ابن محمد أحد أمراء بني يفرن بعد
أن أخرج أهلها منها، وبقيت على تلك الحال سنين عديدة ثم عمرت
من جديد⁴⁶.

والجدير بالذكر هنا أن روايات مؤرخي الجزائر العثمانية
وبعض معاصريهم يتجاوزون هذه المرحلة من تجديد بناء وهران على

يد بحارة الأندلس، ويقومون فقط عند السنوات الأولى من حكمه في خزر المفراويين لها، وما تعلق بالصراع بين البصار لتضمين وانصر أمويوا الأندلس من أجل السيطرة عليها⁴

أيا ما كان الأمر فإن وهران بقيت محافظة على حيويتها بحرية واتصال تجارتها بتجارة الأندلس استيرادا وتصديرا مرور حيد مرسى المغرب الأقصى : فقد ذكر عبد الحق البادسي⁵ في نهاية القرن ٢ هـ وبداية القرن ٨ هـ أن قاربا كبيرا كان محملا بكتير ونريت وصل من إشبيلية إلى مرسى بادس وعازما على التوجه إلى وهران

ولدينا نموذج آخر لبناء مدن الساحل المغربي نكرر دور ل مباشر البحارة الأندلسيين هذا العمل، وإنما من طرف سلطة الرسمية في قرطبة، والمدينة المعنية هنا هي مدينة أسر الواقعة شرقي أرشقول، وهي مدينة قديمة كانت لمغيلة "لقبيلة نرسانية". أوفد إليها المنصور بن أبي عامر متولي أمور الخلافة لأموية في الأندلس في القرن الرابع حميد بن يزيد فبناها وجدها⁶

ونموذج ثاني تكرر مع مدينة فكان وهي مدينة وسوق قديمة من أسواق زناتة، على ساحل البحر متصلة بجبل ونشريس من أحور تلمسان على مرحلتين من أسلن، كانت قد خربت فجدد بناتها المنصور بن أبي عامر على يد يعلى بن محمد اليفرني سنة ٣٣٨ هـ "فعمرت وتمدنت وعظمت"⁷.

إن الاهتمام بهاتين المدينتين البحريتين كان يهدف إلى تعزيز التجارة المغربية الأندلسية من قبل السلطة الرسمية ولفانديتها : خصوصا وأن مدينة فكاك تم التركيز عليها باعتبارها سوقا أكثر منها مدينة

وأشير أخيرا إلى أن التركيز على ذكر المراسي والمدن الساحلية وما يقابلها من مثيلاتها في العدوّة الأخرى والمساحات التي تفصل بينهما⁴، له دلالة واضحة على متانة العلاقة بين العدوتين في الفضاء المتوسطي، سواء أعلق الأمر بتقلات الأشخاص أو بالبيضانع والسلع أو بالأفكار والتأثيرات الحضارية.

ثالثا : نموذج المدينة الساحلية الأندلسية : ازدهار تدلس في ظل بني صمّاح
لقد شهدت تدلس ازدهارا مشهودا في ظل بني صمّاح أمراء المرية بعد سقوط مملكتهم على يد المرابطين في رمضان سنة 484 هـ. لكن لنحرر الخلاف الذي ذكره المؤرخون بخصوص استقرار بني صمّاح بعد عبورهم إلى العدوّة المغربية، فهم يذكرون أحيانا أنهم استقروا بتدلس وأحيانا تنس وأحيانا الجزائر.

فرواية أبي عامر السالمي⁵ التي نقلها ابن الأبار⁶، ورواية ابن عذاري⁷، تفيد أنهم اقطعوا تنس واستقروا بها.

أما رواية الحجاري التي نقلها الصفدي وابن الخطيب⁸ فتفيد أنهم استقروا بالجزائر وبها توفي أبو يحيى أحمد الأمير المخلوع.

وباقى الروايات" على خلاف ما ذكر : فهي تتفق على
اهتمامهم مدينة تدلس وهو المرجح لتظافر الروايات على ذلك، سيما
وقد تبناها ابن خلدون وعززها النويري الذي ينقل أخبار المغرب عن
مؤرخي السلالة السنهالجية كابن شداد، وابن الخطيب في موضع
ثانٍ أورد الخبر بصيغة الجزم حين قال : "وأسكنه بها (تدلس)
حسبما هو معروف". دون أن ننسى أن الأمير عبد الله بن بلكين
مؤرخ معاصر للأحداث.

لم تكن تدلس من المدن أو المراسي المشهورة قبل القرن
السادس الهجري. حيث لا نجد لها ذكرا في مصنفات الأدب
الجغرافي العائدة إلى الفترة السابقة له. وأول من ذكرها هو
الإدريسي. ومن المرجح أنها كانت تابعة لمدينة بني جناد" على مقربة
من مدينة ومرسى الدجاج" التي تبعد عنها ب 24 ميلا، وهي إحدى
المدن الساحلية التي توجد بها جالية أندلسية من البحارة والتجار
ضمن مجالات كتامة.

ونحن نعلم أن مدينة تدلس قد هُجرت منذ الزلزال الذي حل
بها أيام كونها مستعمرة رومانية (46 ق م-415م) وكان يطلق عليها
اسم Rousoukkour، حيث استعملت كمرسى بحري للصيد"، فهي
لم تشهد ازدهارا استوقف الجغرافيين والمؤرخين وكذا الباحثين
المعاصرين إلا بعد أن حل بها بنو صمادح ومن معهم من أندلسي
المرية". وهذا ما حدا بعبد الرحمن الجيلالي إلى اعتبار أن ابن

صمادح هو مؤسس تدلس ، أما المسارح الدرسية بعد ١٨٨٠
فيري ان اس صمادح حل تدلس سنة ١١١٥هـ والوا حايها من قبل
المنصور حلقا لوالي حمادي لا يملك اسمه ، هناك في اول ايامه
تدلس بعد تأسيس بحاية" ، وهو قول لا يستند الى اثار ، فالقائمة
التي اوردتها ابن خلدون وهي الوحيدة من ولاد المدن الحمادية لا
تضم اسم تدلس البتة.

ايا ما كان الأمر فقد شهدت المدينة ايام بني صمادح اول
تمركز للاندلسيين وظهر ازدهارها الاقتصادية والمعمارية التي
ترجمه الإدريسي بقوله "وهي على شرف بحيرة لها سور حصين
وديار ومتمهرات وبها من رحى المواشي والأسفار والمطاعم
والمشارب ما ليس يوجد غيرها مثله ، وبها القمم والحدود موجودة
كثيرا وتباع جملتها بالاشمال اليسيرة ، ويخرج من ارضها الى الشرق
من الآفاق"^{١٥}.

كما بقي مرسى المدينة قرون بعد ذلك ترسو فيه سفن
الاندلسيين النازحين من موطنهم الأصلي حتى بعد سقوط آخر
معاقلهم بقرناطة^{١٦}.

لقد اقترن ظهور تدلس كمدينة وازدهارها الاقتصادية والمعمارية
والفني بنزول بني صمادح بها وهذا له دلالة مهمة ، فلا شك ان الأمر
الحمادي المنصور قد أقطعهم ارض تدلس على أساس التملك باعتبارها
أشبه ما تكون بأرض الموات" ، فعملوا على تغيير حالها الى الأحسن

سبل معارفهم وتجاربهم الأندلسية في البناء والعمارة وفلاحة الأرض
وسميه الأموال بالتجارة. بما في ذلك حياة الترف التي تدل عليها
المترهات التي عرفت بها تدلس. كما عملوا على بعث الحركة
العلمية والثقافية للمنطقة إذ أصبحوا قبلة للمؤلفين عليهم من الأدباء
والشعراء كآبى اللبانة^{١٤} الأندلسي الشاعر المشهور.

خاتمة

إن أثر الأندلسيين في المغرب الأوسط لم يقتصر على سواحل
هذا الفضاء الجغرافي : بل تعدته إلى مدن الداخل كالمسيلة
وقسنطينة وتلمسان وغيرها. كما أن أثرهم تعدى المجال الاقتصادي
التجاري والعمراني إلى المجالات الاجتماعية والعلمية والدينية
المذهبية. وهذه دعوة لكشف جوانب هذه التجربة الفريدة وإثراء
معالمها وتسليط الأضواء على مميزاتها وخصائصها. لأنها في النهاية
تعبر عن حركية تاريخية في إطار فضاء المغرب الأوسط.

الهوامش :

1- حسين بن علي نويسي نيمر الكري، ط2، صر نعاء، مكتبة الإرشاد، 1422-1991، 247/1-249

2- ابن الفقيه الهمداني مختصر كتاب البلدان، لندن، مطبعة بريل، 1884، ص 191. (مع أن نسخ المخطوطة للكتاب تختلف في صيغة العبارة)، آدم ميتز. الحضارة الإسلامية في ثغر تربع الهجري، ترجمة محمد عبد الهادي أبو ريدة، بيروت- القاهرة، دار نكتة العربي- مكتبة الخانجي، 381/2.

3- المقدسي، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، تحقيق محمد أمين الضناوي، ط1، بيروت : دار الكتب العلمية، 1424-2003، ص. 190

4- ابن القوطية. تاريخ افتتاح الأندلس. تحقيق إبراهيم الأبياري، ط3، القاهرة- بيروت : دار الكتاب المصري- دار الكتاب اللبناني، 1410-1989، ص. 47.

5- إحسان عباس اتحاد البحريين في بحارة الأندلس، مجلة الأبحاث (مجلة الجامعة الأمريكية في بيروت) السنة 23، كانون الأول 1970، ص 3-14، عبد العزيز سالم ومختار العبادي. تاريخ البحرية الإسلامية في المغرب والأندلس، بيروت : دار النهضة العربية، 1969، ص 194-150 و 167-171، حسين مؤنس. تاريخ المسلمين في البحر المتوسط، ط2، القاهرة : الدار المصرية اللبنانية، 1413-1993، ص. 97-101، عبد العزيز سالم. أسرار من قادة البحر الأندلسيين في العصر الإسلامي ضمن : بحوث إسلامية في التاريخ والحضارة والأثار، ط1، بيروت : دار الغرب الإسلامي، 1411-1991، 587/1-610.

6- ابن حيان. المقتبس من أنباء الأندلس، تحقيق محمود علي مكّي، بيروت : دار الكتاب العربي، 1393-1973، ص. 2.

7- عبد العزيز سالم والعبادي. تاريخ البحرية الإسلامية، ص. 173-175.

8- الحبيب الجتجاني. الخلفية الاقتصادية للصراع الفاطمي- الأموي في المغرب، ضمن : دراسات في التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للمغرب الإسلامي، ط2،

دمروء : دار الفروع ، الإسكندرية ، 1980 ، ص 166-177 ، شحني ، دمروء ، العلاقات بين الأمويين والساسانيين في الأدب ، في الشمال الإسلامي ، ط 1 ، القاهرة ، دار المورد والمشرق الإسلامي ، 1977-1980 ، ص 160-171 و 176-177 ، أوتديا ، بعض مخطوطات الفهارس والفهارس في الأدب ، ترجمة هريشيل ، ط 1 ، القاهرة ، الديار المصرية ، 1977-1980 ، ص 17

١٠- حواشيل وحده عالم البحر المتوسط في أواسط العصور الوسطى ، ص 11 دراسات في التاريخ الإسلامي والنظم الإسلامية ، دمروء ونحيف ، عمارة القوس ، ط 1 ، المكتبة ، مسالة الماء ، ط 1 ، ص 11

١١- راجع في هذا الموضوع : سحر السيد ، دمروء ، عالم أموي ، ط 1 ، مصر المراكمة التجارية في المغرب الأوسط والأقصى في القرن الثالث الهجري ، مجلة اتحاد المؤرخين العرب - القاهرة ، عدد 7 ، 1980 ، ص 11

١٢- ابن خردادبة : المسالك والممالك ، بغداد : مكتبة المشرق ، ص 11
١٣- الاستطهرى : المسالك والممالك ، بحمد محمد حاتم ، ط 1 ، القاهرة ، محمد شمسو ، ط 1 ، القاهرة ، وزارة الثقافة والأرشيف ، ط 1 ، ص 11
١٤- البلدان ، ط 1 ، بيروت : دار الفتى بالعلمية ، 1977-1980 ، ص 191 ، 192

١٥- ابن حوقل : صورة الأرض ، بيروت : دار مدنية العلماء ، 1977 ، ص 191-192
١٦- أنظر عن تحليل مواد دكتانه بحمد محمد شمسو ، ط 1 ، القاهرة ، إبراهيم الشحني ، النشاط التجاري في بلاد المغرب خلال القرن 4 هـ ، دراسة من خلال وثائق صورة الأرض لابن حوقل ، مجلة التاريخ العربي ، عدد 6 ، ص 11 وما بعدها

١٧- المقدسي : أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ص 180
١٨- من بين مزاياه أنه ينقل عن كتاب مهم جدا بعد الآن في حوض المصنوع ثوراق من القرن الرابع في مسالك إفریقیه ، وأنظر عن بقية المزايا : عبد الله يوسف ، تقسيم مصادر 17- البكري ومبهاه الجغرافيه ، ط 1 ، الكويت ، دات التلاسل ، 1977 ، ص 191-192

- 18- المسالك والممالك، تحقيق جمال طلحة، ط1، بيروت : دار الفكر، 2003-1424، 2/ 233، 266-269.
- 19- الإدريسي : نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ط1، بيروت : دار الفكر، 1409-1989، 1/ 271-279، 2/ 936-939، وعن الإدريسي في بلاد المغرب، منشور في : نزهة الأنظار في عجائب التواريخ والأخبار، تحقيق د. محمد بن عبد الله، بيروت : محفوظ، 1988، ص 11.
- 20- أوليفيا ريمي كونسنتال، التجارة والتجار في الأندلس، ص 4.
- 21- مجهول، الاستبصار في عجائب الأمصار، تحقيق د. محمد بن عبد الله، بغداد : دار الشؤون الثقافية العامة، ص 127-129.
- 22- صالح يعيريق بحابه في العهد الحفصي، د. محمد بن عبد الله، تونس : منشورات كلية الآداب جامعة تونس، 2000، ص 118-129.
- بروشفيك، تاريخ إفريقيه في العهد الحفصي من القرن العاشر إلى القرن الثاني عشر، ترجمة حماد الساحلي، ط 1، بيروت : دار الغرب الإسلامي، 1999، ص 118-129.
- منفرقة من الحر، 1، سامي سلطان الحائيات الأندلسية، ص 118-129.
- الإسلامي حتى نهاية ق 14 م، سيرتا، عدد 10، أفريل 1988، ص 21-29.
- Al-Andalus et le Maghreb, 1067-1510, Ecole Française de Rome, 2000, p. 99-98.
- Al-Andalus et le Maghreb Au XVe siècle, dans : L'Occident musulman et l'Occident chrétien au Moyen Age, Rabat, Publication de la Faculté des Lettres, Université Mohammed V, p. 91-106, Georges Jehel, Les Relations entre Gènes le Maghreb Occidental au Moyen Age, Aspects Politiques et Economiques, dans : L'Occident musulman et l'Occident chrétien, op. cit. p. 107-122.
- 23- أنظر بخصوص هذه المسألة والردود عليها : هادي بيبس، تاريخ تونس في العصور الوسطى : الحياة الاقتصادية والاجتماعية، ترجمة توفيق توفيق، القاهرة : الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1996، ص 10-14.
- Al-Andalus et le Maghreb, L'animation de la façade maritime du Maghreb central (VIIIe-XIIe siècles), Revue des Lettres et Sciences Humaines Université Fimr A.E.K. Constantine, 2000, p. 9.

محمد حناوي جوات من العلاقات الاقتصادية والبشرية في الحوض العربي للبحر المتوسط قبيل القرن العاشر الميلادي. ضمن : العرب الإسلامي والغرب المسيحي خلال القرون الوسطى، تسبق محمد حمام، الرباط : منشورات كلية الآداب- جامعة محمد الخامس، 1995، ص. 152-156، حوراف شاخت وكليفورد بوزورت، الإسلام في عالم البحر، ضمن : تراث الإسلام، ترجمة محمد زهير السمهوري وآخرين، سلسلة عالم المعرفة، الكتاب رقم 8، 1985، 85/1 وما بعدها.

24- لويس لومبار الإسلام في مجده الأول، ترجمة وتعليق إسماعيل العربي، ط2، الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب، 1984، ص. 102.

25- مجهول، الاستبصار، ص. 126.

26- السيوطي، حسن المحاضرة في أخبار مصر والقاهرة، تحقيق خليل منصور، ط1، بيروت : دار الكتب العلمية، 1418-1997، 287/2.

27- المقدسي، أحسن التقاسيم، ص. 183، 192، ابن حوقل، صورة الأرض، ص. 76، البكري، المسالك والممالك 234/2.

Charles Féraud, Histoire des Villes de la Province de Constantine - La Calle, Alger 1877, p.79-85.

F. elie de La Primaudaye - Le commerce et la navigation de L'Algerie - Revue Algérienne et Coloniale, juin 1860, p 3-11

28- المقدسي، أحسن التقاسيم، ص. 184، ابن حوقل، صورة الأرض، ص. 77.

البكري، المسالك والممالك 234/2، أبو الفداء، تقويم البلدان، نشره رينود

والبارون ديسلان، باريس : دار الطباعة السلطانية، 1840، ص. 141، الحميري.

الروض المعمار، ص. 115، فاطمة بلهوارى، النشاط الاقتصادي في بلاد المغرب

خلال القرن 4 هـ، أطروحة دكتوراه دولة، جامعة وهران، 2004-2005، ص

286، رشيد بورويبة، عنابة من الفتح الإسلامي إلى أواخر العهد الموحدى،

الأصالة، عدد 34-35، يونيو- يوليو 1976، ص. 68.

Paul- Louis Combizat, L'évolution des cités du Tell Ifrikiya de Ville au XIe siècle Alger, O.P.U, 1986 Vol II p 67-71

- 29- المسالك والممالك 269/2. موسى لقبال دور ضخامة في تاريخ الخلافة الماطمية، الجزائر: الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1979، ص 141
- 30- البكري. المسالك والممالك 268/2، الحميري الروض المعطار، ص 80-81، الطاهر قدوري المسالك البحرية في المغرب الوسيط خلال القرنين ٨ و ٩ هـ، مجلة التسامح، عدد 11، صيف 2005، ص 293
- 31- ابن حوقل. المصدر السابق، ص 77، البكري المسالك والممالك 246/2، الحموي. معجم البلدان 125/5، الحميري الروض المعطار، ص 519
- 32- المقدسي. أحسن التقاسيم، ص 184، ابن حوقل نفسه، ص 78، البكري. نفسه 247/2، الحميري. الروض المعطار، ص 163
- 33- ابن خرداذبة المصدر السابق، ص 34، ابن حوقل. صورة الأرض، ص 78، الإصطخري المصدر السابق، ص 11، البكري. نفسه 242/2، الإدريسي المصدر السابق 1/252، معهول. الاستبصار، ص 111، ابن سعيد. الجغرافيا، تحقيق إسماعيل العربي، ط2، الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، 1982، ص 142، بلهوارى النشاط الاقتصادي في بلاد المغرب، ص 286
- 34- ابن سعيد. نفسه، ص 142، الحميري. الروض المعطار، ص 138
 Vincent Lagardere - Le commerce des cereales entre al Andalus et le Maghrib aux XIe et XIIe siecles - dans L'Occident musulman et L'Occident chretien au Moyen Age op cit p 123-150
- 35- البكري. نفسه 251/2.
- 36- المقدسي. نفسه، ص 185، ابن حوقل نفسه، ص 79، البكري. نفس المصدر السابق 252/2، بلهوارى النشاط الاقتصادي في بلاد المغرب، ص 287
- 37- Mahmoud Agha Bouayed - Le pont de Hunayn trait d'union entre le Maghreb central et l'Espagne au Moyen Age - dans relations de la Peninsula Iberica con el Maghreb siglos XIII XVI, Actas del coloquio (Madrid, 17-18 décembre 1987), Madrid, Instituto Hispano-Arabe de cultura, 1988, p. 325-359.
- 38- البكري. نفسه 264/2
- 39- J.D. Latham - Towns And cities of Barbary the Andalusian influence », in from Muslim Spain to Barbary London Variorum reprints 1986 p 189-190.

40- ربيع حليفي المصنف، الأندلس في المغرب الأوسط من نهاية القرن 1 هـ إلى نهاية القرن 9 هـ، مؤسسة ماخضرة، جامعة الأمير عبد القادر، العلوم الإسلامية، 1420-2003، ص 69-102.

41- ربيع حليفي نفسه، ص 112-113.

42- محمد الصغير عالم الموضع المسمى في مذكرات الدوحة الموحدة، ص 101، محمد الصغير شمس الاحلال الروماني، بلاد المغرب، ط 1، الجزائر المؤسسة الوطنية للكتاب، 1989، ص 111.

43- البصري المصدر السابق 11-112، الحويدي المصدر السابق، ص 115، سليمان الماروني الأزهري التماسية في أئمة وملوك الإسماعيلية، تحقيق محمد علي الصليبي، ط 1، لندن دار الحديث، 1983، ص 89-90، أحمدان عباس اتحاد البعريين في بجاية الأندلس، ص 89.

44- Allama Amara - L'animation de la façade maritime du Muech central - op. 22 p. 11 - عمر الدين عمر موسى - النشاط الاقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن السادس الهجري، ط 1، بيروت دار الغرب الإسلامي، 1424-2003، ص 311-319، هشام أبو زميلة - علاقات الموحدين بالممالك الصخرانية والدول الإسلامية في الأندلس، ط 1، عمان دار المرقان، 1401-1981، ص 188، سامية مصطفى محمد مسعد الحياة الاقتصادية والاجتماعية في إقليم غرناطة في تحسري المرابطين والموحدين، ط 1، القاهرة - مكتبة الثقافة الدينية، 1421-2003، ص 161، 166.

45- أنظر عن أصل تسمية وهران.

Land Ben Ramdane - De l'etymologie de Wahran de Oradahrhan a Oran - Insanayat N° 23-24, p.249-272.

46- البصري، المصدر السابق، 242-243، المازري، طلوع سعد السعود في أخبار وهران والجزائر وإسبانيا وفرنسا، تحقيق يحيى بوعزيز، ط 1، بيروت دار الغرب الإسلامي، 1990، 1/ 96، الراشدي، الثغر الجماني في ابتسام الثغر

النوهراني، تحقيق المهدي البوعبدلي، الجزائر : منشورات وزارة التعليم الأصلي والشؤون الدينية، ص. 186، سليمان الباروني. الأزهار الرياضية في أئمة وملوك الإياضية، ص. 97-98، بشير مقيبس. مدينة وهران دراسة في جغرافية العمران، الجزائر : المؤسسة الوطنية للكتاب، 1983، ص. 79-82.

47- الجامعي. فتح مدينة وهران، تحقيق مختار حساني، منشورات جامعة الجزائر، 2003، ص. 45-46، ابن زرفة. الرحلة القمرية، تحقيق مختار حساني، منشورات جامعة الجزائر، 2003، ص. 210-212، أبي راس العسكري. عجائب الأسفار ولطائف الأخبار، الجزائر : منشورات CRASC، 2003، 1 / 107-108، النزياني. الترجمانة الكبرى في أخبار المعمور برا وبحرا، تحقيق عبد الحكيم الفيلالي، المحمدية- المغرب : مطبعة فضالة، 1387-1967، ص. 141، محمد بن عبد القادر الجزائري. تحفة الزائر في تاريخ الجزائر والأمير عبد القادر، تحقيق ممدوح حقي، ط2، بيروت : دار البقعة العربية، 1384-1964، 1 / 18-19.

48- عبد الحق الباديبي : المقصد الشريف والمنزاع اللطيف في التعريف بصلحاء الريف، تحقيق سعيد أعراب، ط2، الرباط : المطبعة الملكية، 1414-1993، ص. 106.

49- البكري. المصدر السابق، 2/ 262.

50- الحميري. المصدر السابق ص 440-441.

51- البكري. المسالك والممالك 2/ 267-268، الزهري. الجغرافيا، ص. 128، الحميري. نفسه، 104، 340، القلقشندي. صبح الأعشى 5 / 109، 110، 150، 52- هو أبو عامر محمد بن أحمد عامر البلوي الطرطوشي، أصله من مدينة سالم من أهل العلم والأدب والتاريخ وهو أحد المصادر المهمة لابن الأبار في تكملته وفي حلته، توفي نحو 559 هـ، ابن الأبار. التكملة 2 / 26، ابن عبد الملك المراكشي. الذيل 6 / 1 / 7، الصفدي. الواجبة بالوفيات 2 / 80، السيوطي. بغية الوعاة 1 / 28.

53- ابن الأبار، الحلة السيرة 2 / 90.

- 54 - ابن عساري، البيان المغرب 3 / 168.
- 55 - العسدي، التواقيع بانوفيات 17 / 287، أعمال الأعلام، ص. 192.
- 56 - الأمير عبد الله التبيان عن الحادثة الكائنة، ص. 203، النويري، نهاية الأرب 24 - 265، ابن الخطيب أعمال الأعلام (القسم المغربي)، ص. 97، ابن خلدون العبر 6 / 264، إسماعيل بن نعمان، مدينة دلس : دراسة معمارية وأثرية 10 - 13 هـ / 14-16 م. رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، 95-1996، ص. 14.
- 57 - بنو جناد إحدى بطون قبيلة زواوة البربرية، استوطنوا سواحل جرجرة، وأهمل ابن خلدون ذكرهم، أسسوا مدينة ومرسى عرف باسمهم، وتسمى الآن جنات تبعد حوالي 20 كلم عن دلس وحوالي 25 كلم عن مقر ولاية بومرداس الحالية، أنظر : ابن حوقل، صورة الأرض، ص. 77، البكري، المصدر السابق 2 / 246، الإدريسي، نزهة المشتاق 1 / 273، ياقوت، المصدر السابق 5 / 125، مقديش، نزهة الأنظار 1 / 102.
- 58 - أنظر عنه : الإدريسي، نزهة المشتاق 1 / 259، مجهول، الاستبصار، ص. 131، ياقوت، المصدر السابق، 5 / 125، صفي الدين البغدادي، مراصد الأطلاع 3 / 1258 (وردت عنده باسم مرسى الزجاج)، مقديش، نزهة الأنظار 1 / 91.
- 59 - أنظر مختلف مراحل تطور المدينة في العصر القديم : إسماعيل بن نعمان، مدينة دلس : دراسة معمارية وأثرية، ص. 10-11.
- 60- Allaoua Amara : La'animation de la façade maritime du Maghreb central Ville - XIIe siècle, op. cit. p.15
- 61 - تاريخ الجزائر العام 1 / 320.
- 62 - دائرة المعارف الإسلامية، يفر، مادة دلس 9/5 TADALLIS : The Encyclopaedia of Islam. Article
- 63 - نزهة المشتاق 1 / 259، ونقل عنه ذلك مقديش في : نزهة الأنظار 1 / 92، وقارن بوصف الحميري لها في : المصدر السابق، ص. 123.
- 64 - إسماعيل بن نعمان، مدينة دلس : دراسة معمارية وأثرية، ص. 71.

- 65- أنظر حكم الإقطاع وإحياء أرض الموات والمساكن المفهومة المتعلقة بذلك أبو يوسف يعقوب. كتاب الخراج، تحقيق المصطفى شلق، ط1، بيروت، دار الحديث، 1990، ص. 175-180، يحيى بن آدم القرشي، معناب الخراج، تحقيق أحمد محمد شاكر، ط1 بيروت، دار الحديث 1990، ص. 468-471، ابن سلام. الأموال، تحقيق عبد الأمير علي مهنا، ط1 بيروت، دار الحديث 1988، ص. 276-294، أبو نصر الداودي التلمساني الأموال، تحقيق محمد أحمد سراج وعلي جمعة محمد، ط1 القاهرة: دار السلام، 1421-2001، ص. 131-136
- 66- أبو بكر محمد بن عيسى بن محمد اللحيي المعروف بابن اللبانة من فحول شعراء الأندلس مدح ملوك الطوائف ودخل بجاية وبها التقى ابن صمادح كما دخل تلمسان في حدود سنة 507، أنظر ترجمته، ابن خاقان، قلاند المقيان، ص. 256-263، ابن الخطيب. جيش التوشيح، ص. 60-72، الأصفهاني. الخريدة 107/17، ابن بسام الذخيرة 2/3/702-666، عبد السلام الهراس. ابن اللبانة، مجلة البحث العلمي، الرباط: عدد 2، 1964، ص. 245-253، وعدد 3، 1964، ص. 213-240.

أثر الميناء في نشأة وتطور عمران مدينة الجزائر

أ.ة. كريمة بوقزلاطة

قسم علم المكتبات والتوثيق

جامعة الجزائر-

حسب المصادر التاريخية لم يكن لمدينة الجزائر شأن يذكر قبل العهد العثماني، الذي علا فيه صيتها وأصبحت في مصاف المدن العواصم تتحكم في الأقاليم التابعة لها، وتمتلك من أسباب القوة والجاه ما جعلها تفرض سيطرتها على الجزء الغربي من حوض البحر الأبيض المتوسط، وتجعله تحت رقابتها الخاصة طيلة ثلاثة قرون من الزمن تقريبا، وما كان لها أن تتبوأ هذه المكانة دون مينائها الذي كان يوابتها الكبرى على العالم الخارجي وفي نفس الوقت حصنها المنيع ضد من تسول له نفسه الاعتداء عليها. وخير دليل على ذلك الدخول الفرنسي لمدينة الجزائر الذي كان عن طريق منطقة سيدي فرج غير المحصنة والبعيدة نسبيا، رغم أن أقرب نقطة موصلة للمدينة هي مينائها.

1- العلاقة التاريخية بين الميناء والمدينة

إن الباحث في نشأة وتطور عمران مدينة الجزائر يجد نفسه ملزما إلى تطرق لنشأة وتطور ميناءها، سواء خلال الفترة العثمانية أو الفترات التاريخية السابقة لها، فقد كانت هناك على الدوام علاقة

وثيقة بين الميناء والمدينة ولا تزال، ومن ينظر إلى المدينة اليوم يراها وكأنها تحتضن ميناءها فالمباني البيضاء تغطي كل المرتفعات والمنحدرات المقابلة للبحر ؛ وكأنها تراقب وتستقرئ ما هو آت في الأفق البعيد وكذلك كانت في الماضي.

وهذه العلاقة حسب المصادر التاريخية والأدلة الأثرية ؛ قديمة جدا وتبدأ مع استيطان الفينيقيين بالمنطقة منذ حوالي القرن السادس قبل الميلاد⁽¹⁾، فهي بهذا تعد من أقدم المدن التاريخية التي عرفت البشرية، بغض النظر عن التساؤل الذي طرحه بعض الباحثين حول نشأة المدينة ودور السكان المحليين في ذلك، فغياب الدليل المادي الذي يؤسس للإجابة على هذا السؤال إلى حد الساعة ؛ جعل الباحثين في تاريخ مدينة الجزائر يسلّمون بكون الفينيقيين هم المؤسسون الأوائل لهذه المدينة.

إذ كانوا ينشئون محطاتهم التجارية على الشواطئ الجنوبية للبحر الأبيض المتوسط، على مسافات مدروسة تتناسب والمسافة التي تقطعها سفنهم التجارية في اليوم الواحد، وقد تم اختيارهم للموقع حسب الأدلة الأثرية المتوصل إليها حتى وقتنا الحاضر في حجر جبل بوزريعة بسهل حي باب البحر أو ما يعرف أيضا عند البعض بباب جزيرة، على بعد كيلومترين من مصب وادي المفاصل وثلاثة كيلومترات عن مستقعات الحامة وأول ماي⁽²⁾. وعلى مقربة من شاطئ هذا السهل تتمركز أربع جزر بعرض البحر، ممتدة من

الشمال إلى الجنوب في شكل منحدر صخري ، مما يشكل مرفأ طبيعيا ترسو به المراكب البحرية. ومن هنا بدأت العلاقة التاريخية بين مدينة الجزائر ومينائها.

2- تطور المرفأ إلى ميناء

كان ميناء الجزائر عبارة عن مأوى طبيعي شبه مربع : مكون من أرصفة صخرية منها الصخور الأربعة الكبيرة الحجم والتي اعتبرت كشبه جزر نظرا لاتساع مساحتها نوعا ما ، وهي التي أعطت الاسم الحالي للمدينة "الجزائر"⁴¹ . وكانت السفن خلال الفترة الفينيقية والفترة الرومانية وكذا خلال العهد الإسلامية المتوالية حتى مجيء الأتراك العثمانيين إلى الجزائر : ترسو المراكب الصغيرة منها بناحية باب الوادي أما الكبرى فكانت ترسو في ناحية باب عزون"⁴².

وقد بقي هذا الوضع على حاله حتى بداية القرن السادس عشر الميلادي : حيث أسهمت الأحداث والظروف التي سادت منطقة البحر الأبيض المتوسط. خلال تلك الفترة، في إدخال تغييرات كبرى على ميناء مدينة الجزائر وتحوله من مجرد مرفأ صغير إلى ميناء كبير وحصن المدينة المنيع، الذي وقف في وجه الحملات العسكرية الأوروبية الشرسة، التي كانت تسعى دوما للسيطرة على مدينة الجزائر التي أصبحت تهدد أمن أوروبا الاقتصادي، بعد وقوفها في وجه القرصنة الأوروبية♦♦.

بعد سقوط الأندلس سنة 1492م عمد الإسبان إلى مطاردة المسلمين الأندلسيين الفارين من بطشهم أينما حلّوا وحيث ما ارتحلوا، فاحتلوا أثناء ذلك كل المدن الواقعة على الشريط الساحلي الجنوبي للبحر الأبيض المتوسط تقريبا، من بينها مدينة الجزائر. وقد قام القائد الإسباني "بيدرو نافارو" "Navaro Pedro" ببناء قلعة عسكرية فوق أكبر جزيرة من الجزر المقابلة للمدينة، وقد عرفت هذه القلعة أو الحصن باسم "البنيون" ويعني في اللغة الإسبانية الصخرة الكبيرة، وظلت مدافع هذه القلعة موجهة نحو المدينة منذ تشييدها سنة 1510م^(١) تهدد أمنها واستقرارها مرغمة أهلها على الخضوع والاستسلام، حتى بعد دخول الأخوين "بربروس" المدينة سنة 1516م، وتم القضاء على الوجود الإسباني نهائيا بالمنطقة من طرف "خير الدين بربروس" وذلك بعد تعزيز وجوده بالمنطقة بوضع الجزائر تحت الحماية العثمانية سنة 1519م، وتهديم القلعة الإسبانية "البنيون" سنة 1529م واستعمال مواد بنائها في توسيع الميناء ولم يترك منها سوى برج واحد هو برج الفنار^(٢)، وبذلك دخل ميناء مدينة الجزائر عهد جديدا حافلا بالأحداث والتحويلات، التي أسهمت بدورها في استتباب الأمن بالمنطقة وازدهار عمران المدينة وتطورها.

- التحويلات الكبرى التي عرفها الميناء في العهد العثماني

كانت بداية هذه التحويلات على يد "خير الدين بربروس"، فبعد تهديم البنيون قام بردم الفراغ الذي كان موجودا بين أكبر

صحرة أو جزيرة والياسة، ثم عمل على دمع السحور أو الحرر الأربعة مع بعضها البعض وبذلك تشكلت مكاسر الأمواج أي الرصيف المائي أو ما يعرف باسم "المول"، الذي يحمل إلى يومنا هذا اسم رصيف "خير الدين"، وقد استغرقت عملية الإنشاء هذه مدة سنتين، ليتكوّن بذلك حوض واسع وأمن لإرساء السفن تعلوه المنارة الباقية. برج الفنار- من الحصن الإسباني، بعد أن زود الرصيف بسور عالي لحماية المارين فوقه من الأمواج العاتية التي كانت تضرب الميناء عند هبوب الرياح الشمالية والغربية، التي سجل التاريخ تدميرها لهذا السور الذي يقف في وجهها بين سنتي 1592م و1593م وكذا سنة 1740م⁽⁷⁾ : في هذه الأخيرة هدمت الكاسر وجزء كبير من الرصيف، مما أدى إلى إعادة بناء ما أتلفته الأمواج من جديد.

كما كان للجوّ العام الذي ساد حوض البحر الأبيض المتوسط من قرصنة ومحاولة فرض السيطرة من طرف دول الشمال على السواحل الجنوبية للبحر المتوسط، من بين الأسباب التي جعلت مدينة الجزائر تتفرض ضد العدوان الأجنبي : ومن ثم السعي نحو الدفاع والتحصين فالتحكم في الحوض الغربي للمتوسط، حيث أصبحت ذات قوة يحسب لها ألف حساب من طرف القراصنة والدول الساعية للسيطرة على المنطقة.

ولم يتوان معظم من حكموا الجزائر بعد "خير الدين" عن تحصين الميناء وتعزيز دفاعاته للوقوف في وجه الهجمات الأوروبية الشرسة التي توالى على هذه المدينة منذ أن سطع نجمها في بداية

القرن السادس عشر ميلادي : حتى بداية الربع الثاني من القرن التاسع عشر ميلادي تاريخ دخول الاستعمار الفرنسي للجزائر، وكان من أهمها وأكبرها على الإطلاق حملة "شارل الخامس" ملك إسبانيا سنة 1541م الذي اقتحم خليج الجزائر بأرمادة من السفن قدرت حسب المؤرخين بما يقارب السبع مئة وخمسون سفينة على متنها ستون ألف جندي، وقد منيت هذه الحملة بهزيمة نكراء بقيت أحداثها تروى في القصص الشعبي لأبناء مدينة الجزائر على مر الأجيال.

ولم تكن إسبانيا وحدها من يترصد بمدينة الجزائر الدوائر بل كانت دول أوروبية أخرى تسعى إلى الإطاحة بهذه القوة المتنامية على الضفاف الجنوبية الغربية للبحر الأبيض المتوسط : ومن بين هذه الدول إنجلترا التي أرسلت عدة حملات باءت كلها بالفشل منها الهجوم الذي قاده اللورد "إكسموث" سنة 1816م، بالإضافة إلى حملات الهولنديين والدنمركيين وكذا الفرنسيين اللذين قنبلت سفنهم الحربية مدينة الجزائر سنة 1683م وهدمت نصف مبانيتها⁽⁸⁾.

كل هذه العوامل أدت إلى حرص حكام الجزائر خلال الفترة العثمانية للعمل على تحصين المدينة وتقوية قدراتها الدفاعية ضد الأخطار القادمة عن طريق البحر : وذلك بتعزيز أسطولها البحري سواء ببناء سفن جديدة أو بضم سفن تم الإستلاء عليها في عرض البحر، كما سعوا جاهدين إلى تزويد الميناء الذي يمثل الواجهة البحرية للمدينة وصمام أمنها : بالأسوار والأبراج المزودة بدورها بفتحات مدفعية على جاهزية تامة للرد على أي هجوم في أي لحظة.

فبعد مد الرصيف وبناء الكاسر اضافوا اسوار حول الجزيرة التي اقيم عليها "البنيون" سابقا باستثناء جهتها الجنوبية المفتوحة على الميناء وذلك سنة 1570م : كما بنيت فوقها منارتان إحداهما لإشعال النار والثانية للمداومة على حراسة المدينة والسفن الراسية في الميناء من غدر الأعداء، وزيادة في الحرص فقد كان يستعمل الرصيف أيضا للحراسة، وقد زود بحصون في وسطه وعلى كل اطرافه بها فتحات مدفعية، ينتهي الرصيف من جهة المدينة بباب كان يسمى باب الديوانة وعلى عتبة هذا الباب كان يتم دفع الضرائب الجمركية^(١٧).

هذا وقد كتب الجاسوس الفرنسي "بوتان" سنة 1808م يصف ميناء مدينة الجزائر على أنه أقوى نقطة دفاعية في المدينة، إذ يضم مئة وثمانون قطعة مدفعية جاهزة للعمل في أي لحظة، لهذا نصح من أرسلوه بعدم دخول المدينة من الميناء لأن محاولة اقتحامها من الميناء سيكون لا محالة مآله الفشل ككل مرة^(١٨)، وبتطبيقهم لهذه النصيحة تمكن الفرنسيون من دخول مدينة الجزائر سنة 1830م عن طريق سدي فرج وبسقوط هذه المدينة ونظرا لأهميتها ودورها الفعال في درء العدوان الأجنبي عن المناطق الواقعة تحت وصايتها سقطت باقي الأقاليم التابعة لها تباعاً وعلى مراحل متتالية.

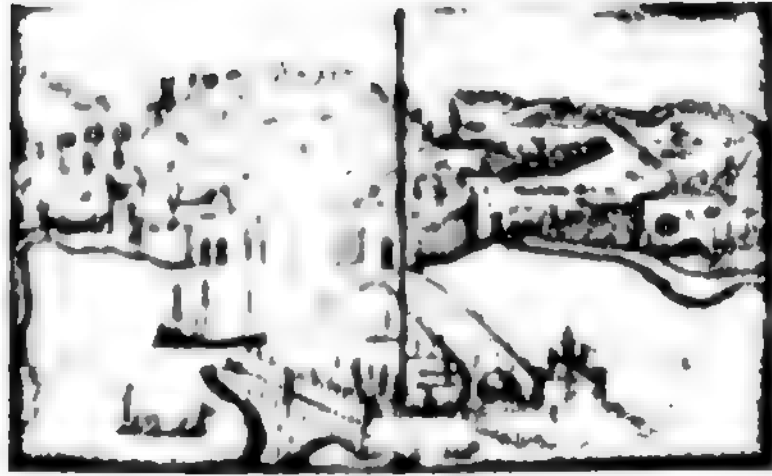
ورغم أن المدينة كانت محصنة من جهة البر أيضا بسور وخندق، مع وجود أبراج دفاعية وتحصينات حربية مزودة بمدافع مختلفة العيار على طول السور، إلا أن ضعف أسطولها البحري ومهاجمة العدو لها من جهة البر جعلها تقع فريسة سهلة بين يدي العدو

طالما منى نفسه بالسيطرة عليها ومن هنا يظهر لنا الدور الكبير الذي لعبه الميناء في صد الهجمات المتكررة على المدينة.

وقد بهرت مدينة الجزائر الرسامين الأوروبيين بتحسينها فراحوا يصورونها بأشكال مختلفة كل حسب رؤيته، ويمكننا أن نتصور من خلال رسوماتهم تلك أسوار المدينة وحصونها وكيف كان الميناء يشكل خطا دفاعيا متقدما يحميها من أي هجوم بحري ويتصدى لأي عدوان خارجي محتمل، ونلمس ذلك من خلال حرص الرسامين على محاولة تقريب صورة المدينة بمختلف عناصرها الدفاعية خاصة الميناء ؛ الذي كان المعبر الوحيد للفنائم والخيرات التي كان يستولي عليها القراصنة في عرض البحر ومركز المبادلات التجارية مع التجار الأجانب، فمن طريقه تتقل البضائع والسلع المختلفة من وإلى الجزائر، وبالإضافة إلى دوره الحربي لعب ميناء مدينة الجزائر دورا اقتصاديا هاما سمح بتوفير رفاهية العيش لأهلها، فتحصينات المدينة تتم عن مدى ثروتها وغناها.



رسم لمدينة الجزائر وواجهتها البحرية موقع باسم "أفلين"
في النصف الأول من القرن السابع عشر ميلادي⁽¹¹⁾



رسم بريشة "جيرار فان كولن" يصور مدينة الجزائر وتحصيناتها
سنة 1710م⁽¹⁾.

- عمران المدينة من إكوسيم إلى جزائر بني مزغنة :
ما من شك أن منطقة خليج الجزائر وما حاورها بموقعها
الطبيعي الخلاب على شاطئ البحر وتربتها الخصبة، كانت أهلة
بالسكان منذ العصور التاريخية الأولى، بدليل وجود بقايا أثرية
ترجع إلى فترة ما قبل التاريخ كـ : "دولينات بني مسوس" مثلاً، وهذا
ما أدى ربما ببعض الباحثين إلى الاعتقاد بأن السكان المحليين هم
أصحاب السبق في تأسيس مدينة الجزائر التي استمرت في النمو
والتوسع على امتداد عصور متصلة، إلا أن الحفريات الأثرية التي
جرت خلال الحقبة الاستعمارية وكذا بعد الاستقلال حتى يومنا
هذا، أثبتت إلى حد الآن أن النواة الأولى لهذه المدينة كانت من وضع
الفينيقيين القادمين من الشرق.

وإن استمر الوجود المسمى بمدينة الجرائر لفترة طويلة ، تمتد من القرن السادس إلى القرن الأول قبل الميلاد ، إلا أنها لم ترق إلى مصاف المدن الكبرى التي أسسها الميسقيون ؛ وبقيت مجرد محطة تجارية انحصر عمرانها في منبسط على شاطئ البحر بمنطقة باب جزيرة دون الامتداد نحو الداخل وهذا بناء على الأدلة الأثرية المتوصل إليها حتى الآن ومتمثلة في البئر الفينيقيّة التي تم العثور عليها وسط شارع أول نوفمبر، والأضرحّة المكتشفة سنة 1868م بالحديقة التي كانت تعرف باسم "حديقة سيدي عبد الرحمان"، بالإضافة إلى النقود الفينيقيّة التي اكتشفت بحي باب الجزيرة سنة 1940م، والتي كانت تحمل الاسم الفينيقي للمدينة وهو "إكوسيم" Ikosim وتعني جزيرة الطيور.

وبعد ضعف الفينيقيين وانهزامهم أمام الرومان في معركة "زاما" سنة 202 قبل الميلاد، وخلال القرن الأول قبل الميلاد أصبحت مدينة الجزائر تابعة لروما تحت حكم الأهالي المحليين، ولم تحضأ بحق الأحياء الرومانية إلا بعد الهجرات اللاتينية التي عرفتھا المدينة مابين سنتي 64-79 للميلاد، وقد غير الرومان اسمها من إكوسيم إلى إكوسيوم، وتدل الآثار المكتشفة للصور الروماني القديم الذي كان يحيط بالمدينة على أن إكوسيوم الرومانية بنيت على أنقاض إكوسيم الفينيقيّة بحي باب جزيرة مع امتدادها من الناحية الشرقية حتى ساحة "محمد توري" la Chartre سابقا وشارع "وريده مداد" ومن الناحية الجنوبية وصل امتدادها حتى شارع باب جديد، أما من

الناحية الغربية فقد وجدت آثار السور الروماني بشارع "عبد الرزاق حدة" وثانوية "الأمير عبد القادر"⁽¹³⁾.

ويمكن تفسير توسع المدينة بهذا الاتجاه في العهد الروماني ؛ بالتماشي مع الطبيعة الجغرافية للمنطقة التي تظهر في الناحية الشرقية أقل ارتفاعا وأخصب أرضا ، كما ان التفسير الوحيد الذي يمكننا إدراجه هنا فيما يخص انحسار عمران المدينة في منطقة محدودة قرب الساحل خلال الفترتين الفينيقية والرومانية ، هو كون الفينيقيين تجار ولم تكن إكوسيم سوى محطة تجارية بالنسبة لهم ، لهذا حرصوا على التمرکز قرب مرسى طبيعي لاستغلاله كمرفأ لزوارقهم التجارية ، أما الرومان فكان المرفأ هو همزة الوصل بين إكوسيوم وروما بعد أن أصبح البحر الأبيض المتوسط بحيرة رومانية.

هذا وقد انتهى الوجود الروماني بمدينة الجزائر على يد الوندال اللذين حكموا المدينة من سنة 429م إلى سنة 534م أي زهاء قرن من الزمن أحالوها إلى خراب ، وكانت نهاية وجودهم بشمال إفريقيا ومن ثم بمدينة الجزائر على يد البيزنطيين المسيحيين اللذين جاؤوا لاسترداد مستعمرات أجدادهم الرومان ، لهذا كان عمرانهم امتدادا لبقايا العمارة الرومانية مع إدخال بعض العناصر الجديدة تبعا للعقيدة المسيحية.

ولم يدم بقاء البيزنطيين طويلا كما حدث مع أسلافهم الرومان ، وانتهى على يد العرب القادمين من الشرق فاتحين مبشرين

بالإسلام كدين جديد وكان ذلك سنة ١٠١٧م، والعرب هم من أطلق اسم "الجزائر" على المدينة، هذا الاسم الذي انسحب على البلد ككل في العهد العثماني، ومن هنا دخلت مدينة الجزائر مرحلة تاريخية جديدة مختلفة عن سابقتها كما عرف عمرانها نمطاً جديداً، تبعاً لتعاليم الدين الجديد الذي تبناه الأهالي وأمنوا بمبادئه، وفي هذه المرحلة توسعت المدينة نحو الجبل أو المرتفع لتضون في مناعة من الغارات البحرية.

وقد سجل لنا المؤرخون أن مدينة الجزائر في بداية الفترة الإسلامية لم تتمتع كونها عبارة عن بعض البيوت المتواضعة : مما جعلها لا ترقى إلى مصاف المدن الكبرى التي داع صيتها مع بداية انتشار الإسلام، لتعرف هذه المدينة بعض الازدهار والظهور على يد "بلكين بن زيري بن مناد" الذي رفع من شأنها فازداد عمرانها في النصف الثاني من القرن العاشر للميلاد واستعادت علاقتها بالبحر فعاد النشاط إلى مينائها بعد الفتور الذي كان عليه^(١)، لتعرف المدينة ازدهارا عمرانيا خلال الحكم المرابطيين بدليل المسجد الكبير الذي لا زال قائما إلى يومنا هذا، وإن دل اتساعه على الكثافة السكانية التي عرفتها المدينة تحت حكمهم فإن زخرفته وعناصره المعمارية تدل على ثراء المدينة من الناحية الاقتصادية في عهدهم، أما خلال الفترة الموحدية فقد خضعت المدينة لحكم قبيلة "الثعالبة" تحت وصاية الموحدين، وقد ازدهر العمران في عهدهم مع استتباب الأمن الذي لم يدم طويلا فبعد سقوط الدولة الموحدية :

أصبحت المدينة محل نزاع بين الدولة الحفصية في الشرق والدولة الزيانية في الغرب ولم يفصل في هذا النزاع إلا مجيء الأسبان ومن بعدهم الأتراك العثمانيين.

- تطور عمران مدينة الجزائر خلال الفترة العثمانية

بدأ التوسع العمراني لمدينة الجزائر نحو المرتفعات والقصبة العليا بالخصوص : التي انطلق في تشييدها "عروج" سنة 1518م واستمر تعميرها حتى سنة 1590م⁽¹⁴⁾، وكان من أهم الأسباب التي أدت إلى تمديد مدينة الجزائر نحو المرتفعات استفحال القرصنة الأوروبية بالإضافة إلى التزايد الملحوظ في عدد السكان.

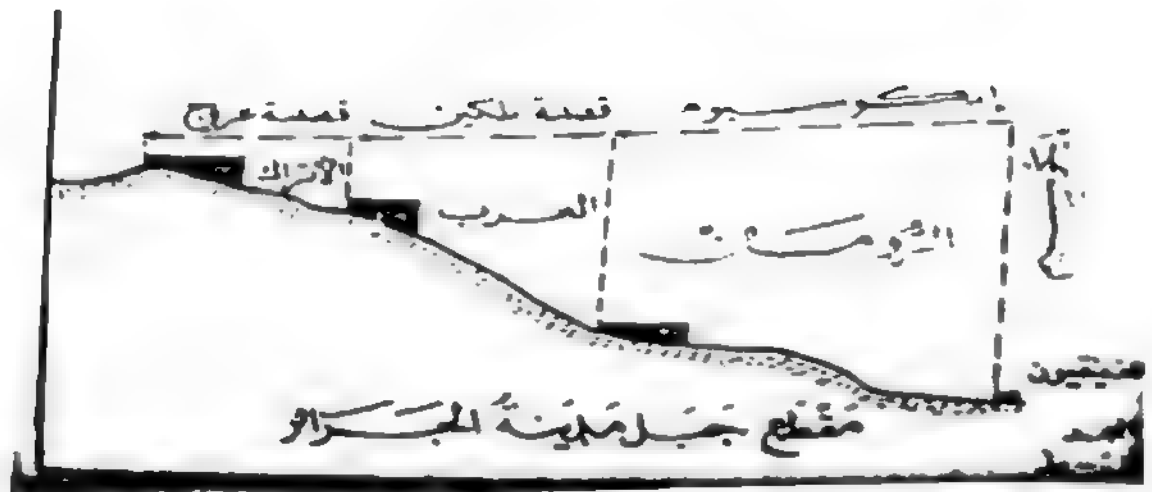
ويقسم عمران مدينة الجزائر خلال الفترة العثمانية إلى عمران داخل أسوار المدينة وعمران خارج أسوار المدينة، وكان عدد الديار داخل الأسوار نحو الخمسة آلاف دار سنة 1789م كما قدرها "فانتير دو برادي" "Venture de Paradis"⁽¹⁵⁾، وقدرت قبل الحملة الفرنسية التي جرت سنة 1829م بحوالي ثمانية آلاف دار⁽¹⁷⁾.

كما عرفت المدينة داخل الأسوار تقسيما إلى أحياء سكنية، مما يدل على اتساع عمرانها وتنوع العنصر البشري بها، منها حي البحرية الخاص بالطبقة الأرستقراطية من الأتراك بالخصوص والمصالح التجارية البحرية، حي باب الوادي للتجار اليهود، وحي باب عزون للأجانب وأصحاب التجارة من الأهالي، أما

حي القصبة القديمة للعرب، وحي القصبة العليا أو الحديثة،
فلانكشارية والديات واصحاب المناصب العليا في الدوا¹¹

من خلال كل النقاط التي استعرضناها سابقا نجد ان
عمران مدينة الجزائر في ازدهاره وركوده وامتداده وانحساره ، دنان
مرتبطا على الدوام بالميناء والبحر ، فإذا أمنت المدينة من العدو القادم
من البحر ازداد نشاطها البحري وازدهرت الحركة الاقتصادية بها
وأمكنها بذلك استقطاب العنصر البشري الذي يبحث دوما عن
الأمن والاستقرار والعيش الكريم، فقد ظلت مدينة الجزائر منذ
نشأتها على يد الفينيقيين مركزا تجاريا هاما يربط بين المناطق
الداخلية والبلدان البعيدة خاصة تلك الواقعة شمال البحر الأبيض
المتوسط.

ويظهر الرسم التخطيطي التالي مراحل التطور العمراني
لمدينة الجزائر من الفترة الفينيقية حتى الفترة العثمانية، وكيف
توسعت وامتدت من البحر إلى المرتفع (الجبل) : استجابتا لضغوط
ديموغرافية وإستراتيجية وسياسية، إلا أنها وفي امتدادها هذا بقي
الميناء هو المنطلق وهو النواة الأساسية التي تتجه نحوها كل البنايات
فكلها تطل على البحر، وحتى شوارع المدينة وطرقاتها تلتقي
جميعها قرب الميناء، فقد كان ولا يزال ميناء مدينة الجزائر حارس
أمنها ورثتها الاقتصادية.



مخطط يبين التوسع العمراني لمدينة الجزائر من الفترة الفينيقية حتى
العهد العثماني^(١٩)

الهوامش :

- 1- حلّيمي عبد القادر : مدينة الجزائر - مشابها ومطورها هذا 1910 - الجزائر
لدا - 1972 - ص (و)
- 2- نفس المرجع : ص 28
Klein Henri , Couillet, Delaplanche - Hida Editions du Tell - Tome1 - 2003 - p107 3
* أطلق هذا الاسم على مدينة " الجزائر " مع الفتح الإسلامي ودخول العرب إلى المنطقة ، ثم توسع استعمال هذا الاسم ليشمل إقليم المغرب الأوسط من ندرقه إلى عربة ومن شاله إلى جنوبه مع مجيء الأتراك العثمانيين
- 4- بلقاضي بدر الدين ، بن حموش مصطفى : تاريخ وعمران فسنه الجزائر من خلال مخطوط البير ديفولكس - الجزائر : موقف للنشر - 2007 - ص 80
* * لم يكن ينظر للقراصنة الأوروبيون كخارجين عن القانون ، بل معانت لهم قوانينهم الخاصة وكانوا يمارسون نشاطات النهب والسلب بنزعهم من ملوك بلدانهم ومباركتهم أما القرصنة التي كانت تمارسها الجزائر ما بين القرنين السادس عشر والتاسع عشر فكانت تعد من باب الجهاد ردا على الاعتداءات التي كانت تتعرض لها السفن الدول الإسلامية والشعوب الضعيفة من طرف القراصنة الأوروبيين ، وكان نشاط القرصنة هذا يذر أموال طائلة على المدينة وحكامها وكانت تجارة الرقيق الأبيض رانجة في تلك الفترة نظرا للعدد الكبير من الأسرى المسيحيين اللذين يتم استقدامهم عقب كل عملية ، مما جعل الدول الأوروبية تسمى جاهدة للإطاحة بدولة الجزائر التي ضلت صامدة في وجه كل الحملات مدة ثلاثة قرون من الزمن.
- 5- Klein Henri : op.cit.- P107. -5
- 6- بلقاضي بدر الدين ، بن حموش مصطفى : المرجع السابق - ص 80
- 7- نفس المرجع - ص 81
- 8- حلّيمي عبد القادر : المرجع السابق - ص 170-174
- 9- بلقاضي بدر الدين ، بن حموش مصطفى : المرجع السابق - ص 81-82

- 10- نفس المرجع : - ص. 83.
- 11- ديوان رياض المتح ' القصبة الهندسة المعمارية وتعمير المدن - شعبي
تكميدي، 1984. - 54.
- 12- نفسه، 70.
- 13- حليمي عبد القادر : المرجع السابق، - ص 137 - 145.
- 14- بلقاضي بدر الدين، بن حموش مصطفى : المرجع السابق - 26 - 27.
- 15- (Darius de Haeck) Histoire des Rois d'Alger - Alger, Editions (G-A L.), 2004 - p.30.
- 16- Venture de Paradis - Alger au 18me siècle.-Paris : Fagnan (s.d.)-p 3.
- 17- حليمي عبد القادر : المرجع السابق، ص. 224.
- 18- نفس المرجع، ص. 225.
- 19- نفسه، ص. 55.

مشروع البحرية الجزائرية في عمليات إنقاذ الموريسكيين الأندلسيين خلال القرنين ١٧ و ١٨ م

د. حنفي هلايلي
جامعة الجيلالي يابس سيدي
بلعباس

أدى استقرار الأتراك - العثمانيين في مدينة الجزائر إلى تحويل نشاطات الجهاد البحري في البحر الأبيض المتوسط إلى مؤسسة. وقد تحكمت طائفة الرياس، ابتداء من تواجدها في دار السلطان بطريقة شديدة الانتظام من حيث التوظيف والتنظيم والتمويل والعمليات الحربية، وقد أصبحت الطريقة الجزائرية بدورها مثالا يحتذى به بالنسبة لرجال الطائفة في تونس وطرابلس وكذلك جمهورية أبي رقراق.

ولم يكن اهتمام الجزائر بالجيش البري أكثر من اهتمامها بالأسطول الذي كان يشكل محورا أساسيا في قوتها العسكرية حيث جعل منها قوة بحرية من الطراز الأول. وذلك بهدف هجمات الأساطيل الأوروبية المتكررة، من جهة، وخدمة الإستراتيجية العثمانية في البحر الأبيض المتوسط من جهة أخرى.

وتعود قوة البحرية الجزائرية في العهد العثماني إلى عدة أسباب منها :

١- الموقع الجغرافي الممتاز للجزائر وطبيعة سواحلها المفتوحة على أوروبا والمتحكمة في الحوض الغربي للبحر المتوسط. على امتداد (1200) كلم. وهو الأمر الذي جعلها طيلة الفترة العثمانية محط أنظار وصراع بين دول ضفتي شمال وجنوب البحر الأبيض المتوسط، حتى أطلق على مدينة الجزائر اسم "المحروسة والمنصورة ودار الجهاد".

ب- الظروف الدولية، المتمثلة في التنافس بين الدول الأوروبية وما تمخض عن ذلك من صراع وتوترات، مثل العداوة بين فرانسوا الأول، ملك فرنسا، والإمبراطور شارل الخامس (1516-1556م) عاهل إسبانيا وجرمانيا، وكذلك التنافس الهولندي -الفرنسي- الإنجليزي، فيما بعد على اكتساب المستعمرات والسيطرة على التجارة العالمية أثناء القرنين السابع عشر والثامن عشر الميلاديين.

ج- تجنيد الأوروبيين المعروفين بالأعلاج (Renégats) في البحرية الجزائرية وهذا ما سمح لكثير منهم بتبوء منزلة مرموقة ومكانة عالية بعد اعتناقهم الإسلام وارتباطهم بالجزائر، رغم أصولهم المختلفة (إغريق، أسبان، مايورقيون، نابوليتانيون، كرسكيون، سردينيون، فرنسيون، إنكليز، هولنديون). وقد ذكر هايدو أن الأعلاج كانوا يشكلون حوالي ثلثي الشخصيات القيادية في الأسطول الجزائري. فضمن ستة وثلاثين رايس يقودون السفن بأكثر من خمسة عشر مجدافا، كان اثنان وعشرون منهم من الأعلاج^١.

د- الإيمان بحق الدفاع عن دار الإسلام بعد انهيار الأندلس وحلول الإسبان بالسواحل، وقد كان في طبيعة من تطوع لركوب البحر لمواجهة سفن النصارى، أهالي المدن الساحلية وعلى رأسهم جماعة الأندلسيين، ومن التحق بهم من الأعلاج الذين اعتنقوا الإسلام، وكانوا قبل ذلك يعانون الجور في بلدانهم، جراء النظام الإقطاعي والاستبداد الملكي السائد آنذاك بالبلاد الأوروبية.

وتتوه المصادر التاريخية بالدور التاريخي الذي لعبه المهاجرون الأندلسيون في المرحلة الأولى من تأسيس أياالة الجزائر (1516-1541م)، حيث ساهموا في الدفاع عن مدينتها ضد الغارات الإسبانية المتكررة. وقد اشتهر الأندلسيون في أعمال القرصنة والنخاسة ومبادلة الأسرى والمشاركة الفعالة في تمويل مشاريع الجهاد البحري⁴. كما عمل الموريسكيون على تنشيط حركة الجهاد البحري والهجوم المتواصل على السواحل الإسبانية بواسطة الأسطول الجزائري، وبفضل معرفتهم الجيدة للغة الإسبانية وللأماكن الجغرافية والطرق البحرية. وترجع المساهمة الحقيقية لعناصر الجالية الأندلسية في ميدان الجهاد البحري إلى مجالات تجهيز السفن بالمعدات⁵.

هـ- استخدام البحارة الجزائريين الأساليب الحربية الملائمة مثل الالتحاق الغارات المفاجئة واستعمال بنادق البارود السريعة الطلقات والمدافع الخفيفة في هجوماتهم، وكذلك امتلاكهم السفن

مختفوة فخره على جوصال في بحاني البحار وهي منس مشرعة
حربية. ومهد تكرفت ونشأوت والتبسطة. والبرقطة.
والضدك واللاكرك. ونريش

و. مهارة البحارة البحر شريش وكسبانه البحرية ومقدرته
التقنية لغاية التي ممكنه من تحقيق انتصارات حاسمة. ومن
هؤلاء نذكر على سبيل المثال، الأخوان بدروسة، عروج وحير
الدين، ودرعوت ريس وصانع ريس، وبيدي ريس وارب فوفد هامي،
وعلي علي وعبي بنشبن وحسن قيسريو وميروموتو، وعلي البورريعي
والرايس حميدو وسكبر بات ونريش عمر، والرايس مصطفى
والحاج موسى ونحاج مبرك وغيره. وبفضل هؤلاء ريس أصبحت
البحرية الجزائرية مدرسة رائدة لتبنتها الإسلامية في العهد العثماني
وتميزت بنضروف لدولية التي عرفت فيها البحرية الجزائرية
نشاطا ملحوظا بتزايد قوة الدول الأوروبية. وساعد الجهاد البحري
الذي تزعمته الجزائر منذ القرن السادس عشر على توطيد صفوف
المسلمين بالسواحل. فأصبحوا بمثابة كتلة حضارية واحدة تحت
راية الدولة العثمانية. كما سمح هذا الجهاد البحري بمحاصرة
وتصفية الجيوب الإسبانية، وبناتني وضع حدا للتوسع المسيحي
بشمال إفريقيا. وقد نجحت الجزائر بفضل دور البحرية في رد
العدوان، واكتسبت مكانة خاصة جعلتها بمثابة القلعة الأمامية في

مواجهة المد الصليبي الذي يهدد سواحل المغرب فاستعقت دعما قلنا سابقا تسمية "دار الجهاد" و"قلعة الإسلام".

كانت البحرية الجزائرية في العهد العثماني تتغذى عناصرها من ثلاثة مصادر أساسية وهي : المرتزقة المسيحيون وهم الأعلاج، والمسلمون من مناطق الإمبراطورية العثمانية ثم الأقلية وهم الجزائريون من سكان الإيالة. ومعظم أمراء البحر ينحدرون من المصدر الأول، فمن أشهر رياس القرن السادس عشر، عروج وخير الدين بربروس، درغوث رياس، وعلي علي، هؤلاء الرجال هم الذين أنشئوا إيالات الجزائر وتونس وطرابلس الغرب، وأعطوها اشكالها السياسية والعسكرية. وعلينا أن نتساءل عن الأسباب التي دفعت بالمسيحيين إلى اختيار مدينة الجزائر ملاذا للعيش، واعتناق الإسلام، ومن ثم ممارسة الجهاد البحري والانخراط في صفوف البحرية الجزائرية هل كان هذا بدافع تأثيرات العقيدة الإسلامية ؟ أم لأزمة العقيدة عند هؤلاء ؟ أم لمصلحة ومنفعة ذاتية ؟

والواضح أن الكثير من هؤلاء الأعلاج كانوا فقراء ومحرومون في بلدانهم الارتقاء من القهر والتعسف، مما جعلتهم يستفيدون من مداخل حركة الجهاد البحري، وأيضا الطمع في الارتقاء إلى أعلى مراتب السلم الاجتماعي، إذا علمنا بأن المؤسسة العسكرية في الجزائر كانت تضمن لهؤلاء تحقيق أحلامهم.

وقد كان هؤلاء يشكلون في مدينة الجزائر مجتمعا خليطا كزوموبوليتي، ولكنهم متعاونين من أجل هدف ومصلحة واحدة. فتجد منهم عناصر تركية الأصل، فهم أكثر رعايا الدولة العثمانية، بالإضافة إلى الكراغلة والأندلسيين وبعض أهالي الجزائر والأعلاج الذين اعتنقوا الإسلام.

وقد تضاربت الإحصائيات حول أعداد الرياس في مدينة الجزائر. ففي تقرير لجاسوس إسباني يؤكد أنه في سنة 1601م كان بالمدينة حوالي ستة آلاف قرصانا، إلا أن الأب دان (1716) فيجزم بوجود ثمانية آلاف سنة 1632م وفي عهد الداوي مصطفى باشا (1798 - 1805م)، لوحظ تجنيد الأعلاج في البحرية ودخولهم بالمئات

ومن أشهر الرياس بدون شك، علي بتشين، وهو من أصل إيطالي، اسمه الحقيقي بتشينو (Piccinio). وما بين سنوات 1641 و1641 أصبح زعيما للطائفة بدون منازع، والرجل القوي في مدينة الجزائر، حيث استطاع التغلب على الباشا المرسل من طرف الباب العالي بفضل ثروته الضخمة والمتمثلة في ملكيته لقصرين فاخرين بمدينة الجزائر وعدة آلاف من الرقيق، والجواهر، وعشرات السفن. كما أضحت سلطة الرياس والإنكشارية والكراغلة بيده. وكان له حرسه الخاص وكان مؤلفا من المشاة والخيالة. وخلال الثلاثينيات من القرن السابع عشر كان القساوسة العاملون على فدية الأسرى يتعاملون معه، باعتباره الحاكم الحقيقي للمدينة. ولعل

موته المبكرة في جويلية 1645" تدل على انه قتل مسموما بأمر من حاكم الجزائر¹¹.

وقد وصل إلى المراتب العليا في أسطول الجزائر عدد قليل من الجزائريين فالرايس حميدو، الذي قاد الأسطول خلال الحروب النابوليونية (1798 - 1814م)، كان حالة خاصة من حيث كونه قبائليا دون وجود قطرة دم تركية في عروقه. فقد كان ابنا لخياط، وعرف بأنه كان يبحر على متن السفينة كخادم في غرفة الضباط وأخيرا رايس وهذا قبل تسلمه لقيادة الأسطول¹².

ومن المعروف أن شجاعة الرايس حميدو وهو يقود المعارك البحرية والمغانم التي يجلبها للخزينة، جعلت الداوي حسن يكلفه بقيادة سفينة حربية مزودة بـ 12 مدفعا، وتحمل على متنها ستين بحارا. وكان كثرة حساد الريس حميدو في مدينة الجزائر هو ما جعل أحمد باشا (1805 - 1808م)، يعمل على نفيه إلى بلاد الشام. ومع مجيء الداوي علي الفسال (1808 - 1809م)، أمر بإحضاره وتكريمه وتكليفه بإعادة تنظيم الأسطول الجزائري من جديد، حيث شارك في حروب البحرية الجزائرية ضد الاعتداءات التونسية والمغربية، كما أصبحت التجارة الأمريكية غنائمه السمينية مما جعل الولايات المتحدة تضطر إلى دفع الإتاوة للجزائر مقابل سلامة سفنها¹².

وكان الاعتراف العادي للبحار ان بحارهم مالهو السمس الذي
يسمونهما في معارهم. ولما قيل ان دونه سلطان وكان عليه
ان يختار مصالح اممنا بحرية عليه ديوان الرياس¹

ومن الضروري بمكان انه من عليه ان يصبح معرفه بعض
القواعد النظرية لمن الملاحة وسمفره حردقة النجوم، وفراء
البوصلة واتجاهات الرياح وفهم الخرائط الملاحية، او الاهتداء
بالجبال عند الحاجة².

ويذكر القسطل الفرنسي روني لومير (Rene Lemire)، في
رسالة وجهها إلى السلطات الفرنسية، بأن مسؤول البحرية الجزائرية
طلب منه خرائط بحرية للعالم واربعة اخرى خاصة بمواقع البحر
الابيض المتوسط، وكل ما يتعلق بالامور الملاحية في راس الرجاء
الصالح وبحر المانش وسواحل انجلترا³. والجدير بالذكر ان البحرية
كانت مدرسة قائمة بذاتها إذ اتصف رياسها باليقظة والتأقلم
الجماعي مع السفينة، ومعرفتهم الجيدة بأمور البحر والسلاح.

والدليل على أهمية رجال البحر، ما نقله لنا السفير المغربي
التمقروتي أثناء إقامته بمدينة الجزائر سنة 1584⁴. حيث كلف هذا
السفير بمهمة إلى استانبول من طرف السلطان أحمد المنصور. وقد
لاحظ أثناء زيارته للمدينة، قوة النظام الدفاعي لها، وكثرة
المجندين بالإضافة إلى ضخامة الأسطول الحربي بالميناء، إذ يقول :
"يتصف رياس الجزائر بالشجاعة واليقظة ومعرفتهم الجيدة بأمور

البحر، إلهم متفوقون كثيرا على رياس البحر في استانبول، وهم بذلك يرهبون الأعداء أثناء المواجهات البحرية، أكثر من رياس القسطنطينية الذين تنقصهم التجربة والشكيلة^{١٧}.

وقد كان لهذه لطائفة كأي مؤسسة بحرية أخرى حينذاك رتب وطريقة للترقية تتدرج إلى رتب داخل السفينة ومسؤوليات في القيادة البحرية العامة. كان هناك طاقم كبير من الموظفين تحت قيادة الرايس على ظهر السفينة. فهناك باش رايس وهو مساعده الأول، وتحتصر مهامه في توزيع المهام على البحارة والسهر على الانضباط داخل السفينة، خوجة وهو كاتب السفينة ويعمل كمحاسب وموثق إذ يسجل مداخل ومصاريف السفينة في دفتر خاص وبجرد الفنائم، وباش جراح وهو طبيب يتكفل بعلاج المرضى، ورايس الطريق وهو قبطان الفنائم بحيث أن كل سفينة تضم عنصرين من هؤلاء، وتحتصر مهامه في السير الحسن لوصول الفنائم إلى مدينة الجزائر، والإمام المكلف بتطبيق شعائر الإسلام وترتيل القرآن على البحارة، ورئيس الإنارة البحرية التي ينظم الإشارات البحرية عند دخول السفينة الميناء، ورئيس المدفعيين ومساعديه وهم المكلفين بالإشراف على المدافع، والممون الذي يقوم بتوزيع حصص الغذاء ويشرف على حسن تنظيم الذخيرة^{١٨}.

أما البحارة فهم العمود الفقري لطاقم السفينة. وينقسم البحارة إلى فوجين، الفوج البحري ويتمركز في مقدمة السفينة،

و نصوص "تدبي في المؤخرة. ويختلف عدد البحارة من سفينة إلى أخرى، إذ تضع بعض المرفقات حولي خمسمائة بحار، في حين عملت الأمانة عند الضرورة تزويد ثكنات الميناء باحتياطي إضافي من البحارة يصل عددهم في حالة الطوارئ إلى ثلاثة آلاف رجل".

عرفت الجزائر هجرة أندلسية واسعة وهامة خلال مراحل الهجرات الثلاث الكبرى نحو المنطقة، إلا أن الوثائق المتعلقة بها وبانجالية الأندلسية محدودة، والموجود منها ما يزال معظمه موزعا عبر مختلف أرشيفات دول البحر الأبيض المتوسط، زيادة على وضعية الجالية الأندلسية بالجزائر وطبيعة الحكم العثماني بالأية، كلها جعلت الدراسات الموريسكية الأندلسية بالجزائر تتأخر عن زميلاتها بتونس والمغرب الأقصى".

وقد شهدت الجزائر خلال المرحلة الأولى من الهجرة الأندلسية التي تمتد من 1212م إلى 1492م، وصول موجات هامة من هؤلاء المهاجرين الذين تضاعف عددهم، وذلك موازاة مع حركة الاسترداد المسيحي (Reconquista)، وسقوط الحاضرات الإسلامية الكبرى بالأندلس كقرطبة 1236م، بلنسية 1283م، وإشبيلية 1284م. إلا أن حظ مدينة الجزائر من هذه الهجرة التي شكل معظم أفرادها رجال علم وثقافة، فقد كان ضعيفا نسبيا بمقارنتها بالأعداد الهامة التي نزلت على بجاية الحفصية وتلمسان الزيانية، وهما المدينتان اللتان

كانتا تعدان من أهم المراكز الحصارة في المنطقة والأهم .
الزيانية - الأندلسية السابقة من جهة أخرى

لكن بتأسيس الحكم العثماني بمدينة الجزائر (1517م)،
كأول قاعدة عثمانية في الصراع الإسباني العثماني والمناطق
البحري الذي بذله الإخوة برباروس في الحوض الغربي من البحر
المتوسط من حملات بحرية واسعة على السواحل الإسبانية، واستهدافه
الموريسكيين ونقلهم، أعطى لمدينة الجزائر سمعة وشهرة في المنطقة
واستقطب أنظار ليس فقط حكومات شارل الخامس (1517م-1556م)
وفليب الثاني (1556م-1598م) لتكثيف حملاتهم للحد من التوسع
العثماني في المنطقة، لكن كذلك العديد من مهاجري المرحلة
الثانية التي تبدأ بسقوط غرناطة (1492م) لاختيار مدينة الجزائر
كملاجا ومن الحكم العثماني نفوذا مجددا ومناسبا لأمالهم، ولهذا
ربطوا مصيرهم بالأتراك - العثمانيين، ولا نبالغ إذا قلنا أنه كان
لهؤلاء المهاجرين دور فعال في تثبيت الحكم العثماني بالجزائر،
وهذا للمساعدات التي قدموها للأتراك للتصدي للهجمات الإسبانية
من جهة والقضاء على الإمارات المحلية من جهة أخرى.

في المرحلة الثانية من الهجرة الأندلسية والتي تبدأ بسقوط
غرناطة (1492م)، قصد المهاجرون الأندلسيون مختلف المناطق
الساحلية للمغرب الأوسط، واتخذوا من مدينة الجزائر كملاجا لهم،
ومن الحكم العثماني نفوذا مناسباً لأمالهم وطموحاتهم. وقد ربط

الموريسكيون الأندلسيون في هذه المرحلة مصيرهم بالأتراك العثمانيين، وكان لهم دور فعال في تثبيت قواعد الحكم العثماني بالجزائر وتمثلت مساعداتهم للعثمانيين من خلال التصدي للعمليات الإسبانية المتكررة من جهة والمساهمة في القضاء على تمردات الإمارة المحلية بالجزائر من جهة أخرى. ومنذ سقوط غرناطة عمل الأسبان على محاولة تصفية الوجود الإسلامي من المنطقة، وملاحظة الموريسكيين خارج شبه الجزيرة الإيبيرية في إطار حركة الاسترداد.

وقد تركت الملكة الإسبانية الكاثوليكية إيزابيلا في وصيتها بعد موتها (1504م) : "... إنني أرجو الأميرة ابنتي (جين) والأمير زوجها (فليب) وأمرهما بإطاعة وصايا أمنا المقدسة طاعة تامة، وأن يكون حماتهما والمدافعون عنها حسبما يقتضي واجبهما، ولا يكفا من متابعة إفريقيا، ومحاربة الكفار في سبيل الإيمان...".²⁴

وتعود أصول الجهاد البحري الجزائري إلى منتصف القرن الرابع عشر الميلادي، بسبب الأزمة السياسية والاقتصادية التي عصفت بالمغرب الأوسط، والتي كانت من أهم عواملها هجرة مسلمي الأندلس إلى شمال إفريقيا، واستقرارهم في المراكز الساحلية إلى جانب مساهمتهم في تمويل سفن المجاهدين وتشجيعها بدافع الحماية من جهة، وبدافع الانتقام ممن طردهم من موطنهم من جهة أخرى.²⁵

وقد وضعت إسبانيا لنفسها موضع قدم في إفريقيا، كان عبارة عن نقطة ارتكاز أمامية بمنزلة للدفاع عن سواحلها الخاصة، كما شيدت سلسلة من القلاع على طول الساحل لشمال إفريقيا، واستولت على بعض المراكز الساحلية الجزائرية مثل المرسى الكبير (1505م)، وهران (1509م)، ومستغانم (1511م)، وتلمسان (1512م)، وتيس (1509م)، وبجاية (1510م)، والجزائر (1511م)، وعنابة (1512م). وكان الجهاد البحري في شمال إفريقيا، قد لفت أنظار أوروبا المسيحية، ولا سيما مجاهدي الجزائر، الذين وجهوا نشاطهم ضد السفن الأوروبية، وسببوا الكثير من المتاعب للدول الأوروبية المواجهة للبحر الأبيض المتوسط، حيث نقلوا معهم الكثير من الأسرى والفنائم. وتكفلوا بعمليات إنقاذ مسلمي الأندلس من محنتهم، مما شغل الكثير من المؤسسات الدينية والسياسية الأوروبية آنذاك.

عاصرت مشروعات الدولة العثمانية في الجهة الغربية للمتوسط، ظهور حركة عامة من رجال البحر، تستهدف العمل على حماية الموانئ والسواحل من التحشرات الإسبانية وتأمين وصول المهاجرين الأندلسيين على أكمل وجه، وكان من بين هؤلاء المجاهدين عروج وأخيه خير الدين بربروس.

وبعد تأسيس الحكم العثماني بالجزائر (1519م)، كأول قاعدة عثمانية في الصراع الإسباني-العثماني بمنطقة الحوض الغربي

للموسم بدأ النشاط البحري الذي بذله الإخوة بربروسة وخلفاؤهم
أمثال صالح رايس وايدى رايس ودرغوت، ومراد رايس، وحسان
فيزنيانو، وقلج علي باشا.

إن المغرب العربي والدولة العثمانية كانا يعتبران، في نظر
الموريسكيين "أرض الميعاد"²⁷ والتي بإمكانها تقديم ما يحتاجونه من
دعم يومئذ، وعلى الخصوص من سلاح للدفاع عن أنفسهم، وفي هذه
الفترة الزمنية بالذات، سجل تزايد اللاجئين نحو المغرب العربي
ابتداء من سنة 1570م، كما تمكن الموريسكيون من أن يجدوا لهم
موقعا بالجزائر وقد أصبح وصولهم الجماعي مكثفا عندما بدأ
النظام العثماني في الاستقرار.

وتمكن خير الدين (1518-1535م) من جعل إيالة الجزائر قوة
بحرية في المنطقة المتوسطية هزت إسبانيا وأرعدت أوروبا، واستحقت
بأن يطلق عليها "بلد الجهاد" وعلى مؤسساتها العسكرية "أكبر
مدارس الإسلام البحرية"²⁸. كانت معرفة خير الدين بالملف
الموريسكي جيدة، مما جعله يعتقد في وجوب إنشاء دولة قوية
وموحدة بالمغرب الأوسط، والتي انطلاقا منها يكون باستطاعته
استرجاع الأندلس مرة أخرى، والعمل على اتخاذ الموريسكيين
من سياسة الاحتواء الثقافي والديني الذي مارسه محاكم
دواوين التفتيش²⁹.

ومما يجدر الإشارة إليه، هو أن معظم المؤلفين الغربيين، قد وصفوا عروج (1512-1518) وخير الدين ودرغوت وقليج علي (1568-1587م) بالقراصنة أو المفامرين المتوحشين. وكان مدلول القرصان محتقرا جدا وهو الشخص الذي يشغله إلا بالاستيلاء، على الغنائم والانقضاض على السفن وتدمير السواحل وفرض العبودية على الأسرى.

إنّ الموريسكيين سواء الذين كانوا مستقرين بفرنطة أو بمناطق أندلسية أخرى، كانوا منذ عهد مبكر متشوقين للهجرة نحو شمال إفريقيا، وازداد هذا الشوق بعد قيام الحكومة الإسبانية بمزيد من الضغط ومحاولة منها إبادة من بقي من الموريسكيين، أما بالنسبة للمقيمين في المناطق الشرقية لإسبانيا، فكانوا يفضلون الشريط الساحلي الجزائري الذي لم يكن يبعد سوى ساعات قليلة من الإبحار.

ومن جهة أخرى كانت الإيالة الجزائرية في نظر الموريسكيين، أكثر الإيالات العثمانية-المغربية المهيأة عسكريا لتقديم الدعم والمساندة، وهذا نظرا لفعالية تحرك أسطولها البحري في المتوسط الغربي، وكذا لخبرة قوادها وبحارتها أمام الأسطول الإسباني الذي يراقب كل تحرك بحري في اتجاه سواحله. إن القواد العسكريين والسياسيين والدينيين الإسبان كانوا يدركون جيدا مدى الوزن العسكري لإيالة الجزائر العثمانية في ملف

الموريسكيين، فقد سجل عدد كبير من الموفدين والمخبرين الأسباب إلى الجزائر على أنهم "تجار كوريسكيون وكانالونيون وإيطاليون وأنهم، علاوة على البعد الديني كانوا يقومون بوظائفهم التجارية مع المغرب العربي وهم من خلال رحلاتهم التجارية، كانوا الوسطاء والمخبرين عن الموريسكيين"³¹.

وحول المهاجرين الأندلسيين الذين قصدوا مختلف مناطق إيالة الجزائر بعد سقوط غرناطة (1492م) وأنواع أنشطتهم، فيمكننا أن نستقيها من المصادر المعاصرة لهذا الحدث التاريخي الهام، فرغم اختلاف لغة وجنسية كل من الحسن الوزان³² المعروف (بليون الإفريقي-Léon l'africain) في كتابه -وصف إفريقيا- ومرمول كريخال³³ (Marmol Carvajal) في كتابه -إفريقيا- فقد تعرض كلا المؤلفان إلى تواجد الأندلسيين بالمنطقة وخاصة في كل من برشك، تلمسان، شرشال، والقليلة.

وكان للمهاجرين في شرشال حوالي 5000 مسكن، والذين يكون نواتهم كل من الثغريين (Tagarinos)، والمدجنين (Mudéjares)، والأندلسيين، "وفي مدينة (القل) أكثر من ثلاثمائة من سكانها من المسلمين الذين هاجروا من قشتالة والأندلس. ومملكة بلنسية..."³⁴، وكذلك مدينة القليلة، ذات الطابع الموريسكي الأصلي، والتي استقر بها في عهد حسن باشا 1546-1567، حوالي 300 عائلة من أصل مدجن وثغري، وفدوا عليها من

إقليم قشتالة والأندلس وبلنسية تذكر بعض الدراسات أن مجموعة هامة من الموريسكيين بعد خروجهم من الأندلس، لجؤوا إلى سواحل خليج أرزيو قرب منطقة المقطع وهذا سنة 1492م، واستقبلهم أهالي المنطقة بحفاوة³⁴.

وتشير المصادر الإسبانية إلى الحملة البحرية التي قام بها كل من أيدين رايس وصالح رايس (1552-1556) في سنة 1529م بطلب من خير الدين بريروسة وأسفرت هذه الحملة على نقل 600 موريسكي بلنسي، وكان هؤلاء ينتظرون النجدة والخلاص من سفن الرياس العثمانيين عند مصب نهر أوفिला (Ovila) وتمكنت تلك السفن من العودة بالموريسكيين إلى الجزائر، رغم الاشتباك البحري الذي وقع مع الأسطول الإسباني قرب جزر الباليار³⁵، وقد اختار هؤلاء النزول بمدينة الجزائر، والاستقرار بسهول متيجة ونواحي البليدة ودلس، وقد شجعت إيالة الجزائر حركة إنقاذ مسلمي الأندلس، وذلك بإيعاز من البيلرباي خير الدين مباشرة.

في نطاق هذه الجهود التي كان يقوم بها البحارة الجزائريون من أتراك وأهالي من أجل مساعدة إخوانهم الأندلسيين، وذكر الكاتب التركي شلبي أن خير الدين وجه حوالي 36 سفينة إلى السواحل الإسبانية، وذلك خلال سبع مرات، لنقل ما يناهز حوالي 70 ألف موريسكي³⁶.

وقد أشار كتاب غزوات عروج وخير الدين الى بعض الحملات البحرية التي كان يقوم بها الإخوان ببربروسة لإنقاذ الأندلسيين، نذكر منها أن سفن خير الدين بعد أن تمكنت من إنتزاع على مدينة مستغانم من أيدي الزيانيين، توجهت إلى سواحل الأندلس واستطاعت أن تنقل مسلمي الأندلس إلى الجزائر. ونقتبس من كتاب غزوات أيضا رواية أخرى تتعلق بالمساعدة في إطار إنقاذ أندلسي جبال البشارات، الذين ثاروا ضد الحكومة الإسبانية سنة (1502م)، وقد وردت بهذا النص : "... أنه جهز لهم (خير الدين) سنة وثلاثين جفنا (سفنا) فتنزل أهل الجبل من الأندلس (أي الثائرين المحاصرين بالساحل)، فرفعوا نساءهم وأبناءهم ما قدروا عليه من أموالهم وأثاثهم، فاتوا بها إلى الأجفان وسقوها بذلك وركب عدد كبير منهم ورجعوا إلى الجزائر وخلفوا ألفي مقاتل من العسكر يحرسون جماعة المسلمين الباقية بالأندلس خوفا عليهم من عائلة النصارى، فلما وصلت الأجفان إلى الجزائر وخلفوا ما حملوه من الأندلس بها رجعوا إلى ذلك الجبل لحمل بقية المسلمين، فتكرر ذلك منهم سبع مرات وكان من جملة ما حملوه من أهل الأندلس على ما قيل سبعين ألفا، وبقيت عادة أجفان الجزائر أنهم في كل سفرة يسافرونها برسم الفنيمة يأتون إلى سواحل الأندلس برسم نقل جماعة المسلمين"³⁷، وبسبب هذه الأعمال الجليلة التي قام بها الأسطول البحري الجزائري، دفعت بقايا المسلمين بفرناطة إلى الاستجداد بالدولة العثمانية من خلال رسالة بعثها أهل الأندلس إلى السلطان

العثماني سليمان القانوني (1520-1566) عام (1541م)، أثوا فيها على جهود خير الدين، وأشادوا بمآثره وبطولاته بقولهم : "فقد كان بجوارنا. .. المجاهد في سبيل الله خير الدين وناصر الدين وسيف الله على الكافرين علم بأحوالنا. .. فاستفتنا به، أغاثا وكان سببا في خلاص كثير من المسلمين من أيدي الكفرة المتمردين ونقلهم إلى أرض الإسلام وتحت إيالة طاعة مولانا السلطان ولعمارة مدينة برشك وشرشال ونواحي تلمسان. .."¹⁴.

وكان رد إسبانيا عنيفا عندما أسست ميليشيات مسلحة للرد على هجومات الأسطول الجزائري، الذي كان يرتاد على سواحلها لإنقاذ مسلمي الأندلس، وكان من نتائج الحملات البحرية المتكررة للأسطول الجزائري على سواحل الأندلس، أن بادرت إسبانيا بشن حملة كبيرة على مدينة الجزائر في أكتوبر 1541م بقيادة ملكها شارل الخامس.

وأثناء حصار مدينة الجزائر من طرف السفن الإسبانية، ظهرت شخصية حسن باشا الذي حث سكان المدينة على الصمود في وجه المحتل، وأشرف بنفسه على عمليات تعزيز المواقع الدفاعية وتحصينها¹⁵ ولم يتمكن قائد الأسطول الإسباني أندري دوريا (André Doria) من اقتحام المدينة، وكانت الخسارة كبيرة في القوات الإسبانية حيث خلفت المعركة فقدان الأسطول الإسباني حوالي 150 سفينة ومقتل 10 آلاف رجل، وتمكن سكان الجزائر من الحصول

على كميات هامة من السلاح الذي تركه جند شارل الخامس، وبذلك استحوطت مدينة الجزائر لقب (الجزائر المحروسة)، وبعد مرور الزمن فرضت إيالة الجزائر قوانينها وسيطرتها على المنطقة حتى أصبحت في نهاية القرن السادس عشر أكبر قوة من بين المدن الجديدة في حوض البحر الأبيض المتوسط⁴.

ويذهب بعض المؤرخين الغربيين أنه لو لا دخول بلاد المغرب العربي في حظيرة الخلافة العثمانية، لأمكن لإسبانيا تأسيس مملكة على طول الساحل (المغربي)⁴، وللرد على مثل هذه الادعاءات التاريخية، فإنه يمكن القول أنه لو لم تكن الدولة العثمانية منشغلة بالفتوحات في المشرق وصراعها الدائم مع الصفويين، لأمكنها بمساعدة إيالة الجزائر من فتح الأندلس من جديد.

عرفت مدينة الجزائر قاعدة الحكم العثماني، هجرة مكثفة من طرف الموريسكيين الذين وصل عددهم مع مطلع القرن السابع عشر أكثر من 25 ألف موريسكي⁴، وباستقرار الحكم العثماني بالجزائر، تزايد نشاط حركة الجهاد البحري في الحوض المتوسطي، إذ اتخذ الصراع العثماني-الإسباني أبعادا عالمية.

إن المغرب العربي والدولة العثمانية كانا يعتبران، في نظر الموريسكيين "أرض الميعاد"⁴ والتي بإمكانها تقديم ما يحتاجونه من دعم يومئذ، وعلى الخصوص من سلاح للدفاع عن أنفسهم، وفي هذه

الفترة الزمنية بالذات، سجل تزايد اللاجئين نحو المغرب العربي ابتداء من سنة 1570م، كما تمكن الموريسكيون من أن يجدوا لهم موقعا بالجزائر وقد أصبح وصولهم الجماعي مكثفا عندما بدأ النظام العثماني في الاستقرار.

وتمكن خير الدين من جعل إيالة الجزائر قوة بحرية في المنطقة المتوسطية هزت إسبانيا وأرعدت أوروبا، واستحقت بأن يطلق عليها "بلد الجهاد" وعلى مؤسساتها العسكرية "أكبر مدارس الإسلام البحرية"⁴⁴. كانت معرفة خير الدين بالملف الموريسكي جيدة، مما جعله يعتقد في وجوب إنشاء دولة قوية وموحدة بالمغرب الأوسط، والتي انطلاقا منها يكون باستطاعته استرجاع الأندلس مرة أخرى، والعمل على اتخاذ الموريسكيين من سياسة الاحتواء الثقافي والديني الذي مارسه محاكم دواوين التفتيش⁴⁵.

ومن جهة أخرى كانت الإيالة الجزائرية في نظر الموريسكيين، أكثر الإيالات العثمانية-المغاربية المهيأة عسكريا لتقديم الدعم والمساندة، وهذا نظرا لفعالية تحرك أسطولها البحري في المتوسط الغربي، وكذا لخبرة قوادها وبحارتها أمام الأسطول الإسباني الذي كان يراقب كل تحرك بحري في اتجاه سواحله. إن القواد العسكريين والسياسيين والدينيين الإسبان كانوا يعلمون جيدا مدى الوزن العسكري لإيالة الجزائر العثمانية في ملف الموريسكيين، فقد سجل عدد كبير من الموفدين والمخبرين الإسبان

إلى الجزائر على أنهم "تجار كوريسكيون وكاتالونيون وإيطاليون وأنهم. علاوة على البعد الديني كانوا يقومون بوظائفهم التجارية مع المغرب العربي من خلال رحلاتهم التجارية، كانوا الوسطاء والمخبرين عن الموريسكيين"⁴⁶.

وقد استمر تدفق تيار الهجرة الأندلسية نحو إيالة الجزائر، وخاصة بعد فشل الثورة الموريسكية (1568-1570م)، مما دفع بحاكم الجزائر آنذاك قليج علي باشا إلى التفكير في إمكانية تقديم المدد والذخيرة لمجاهدي غرناطة، حتى أطلق المؤرخون على قليج علي "بطل الإسلام"⁴⁷.

لقد عبرت إيالة الجزائر عن تعاطفها مع الأندلسيين، فبعثت إليهم بالرجال وكمية من الذخيرة الحربية، وقد اعترف حكام الجزائر وعلى رأسهم قليج علي بأن الأندلس لا يمكن استعادتها بدون أسطول عثماني وقوة برية كبيرة، ولكن مع هذا فإن ثورة الموريسكيين في إسبانيا كانت مفيدة لبيلاز باي شمال إفريقيا، لأنها جمدت القوات البحرية الإسبانية بالإضافة إلى تجميدها الجيش الإسباني الذي كان قد بقي في حوض البحر المتوسط، كما أنها أعطت لقليج علي باشا فرصة ذهبية لمحاولة سيطرة الجزائر من جديد على ساحل الشمال الإفريقي كله"⁴⁸.

ولا يمكن إغفال الدور الهام عند تعرضنا للمرحلة الثانية من الهجرة الأندلسية إلى إيالة الجزائر، دون الحديث عن مبادرة الإخوة

دربروسه وحلفائهم كما سبق ذكره. حيث عملوا جميعا على اعائه استعائه هؤلاء الموريسكيين والعمل على استقرارهم بمختلف المناطق الحرائرية وتكشف لنا رسالة السيد أقيلا (D. Juan Aguilla) إلى حاكم بلنسية في 21 أبريل 1541م، عند خروج أفواج هامة ومتواصلة من موريسكي بلنسية نحو الجزائر، عقب فشل حملة شارل الخامس (1516-1556) على مدينة الجزائر (1541م).⁴

وقد قام درغوت راييس بنقل حوالي 1500 موريسكي من منطقة بلنسية في عام 1569م، وكان من نتائج فشل ثورة البشارات بفرناطة (1570م)، نزوح حوالي 30.000 موريسكي بقيادة الحبيقي إلى الجزائر، وهذا على إثر إتفاق عقد ما بين الموريسكيين ودون خوان دي استريا (D. Juan de Austria)، بتاريخ 20 ماي 1570م.⁵ فحاكم الجزائر حسن فتزيانو (1577-1587م)، وكذا بقية البيلاربيات السابقين، قد قاموا بتسهيل إقامة الموريسكيين، إذ أن حسن هذا، قد جلب ألفي موريسكي من منطقة اليكانت (Alicante).⁶

إن إسبانيا التي تقدر حق التقدير الوزن العسكري للعثمانيين، وخاصة التحركات البحرية للأميرال قليج علي في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، ومدى فعالية ذلك تجاه الموريسكيين⁷، وتمكن مراد راييس من شن غارة بحرية على سواحل لورقة (Lorca)، غرب قرطاجنة بفرض نقل الموريسكيين⁸. في سنة 1585، وصلت أعداد من أهالي منطقة كاطالونيا إلى

تحرّرت وكنت الجزائر والمدن المجاورة كالبليدة والقلعة
وشرشال. قد امتلأت بهؤلاء الوافدين الجدد، وعليه فإن سكان
مدينة الجزائر، أصبحوا بالفعل يتشكلون من غالبية أندلسية.

وبالرغم من مشروع الهدنة الذي أقرته إسبانيا مع الدولة
العثمانية سنة 1581م، إلا أنه ازدادت شقاوة هؤلاء الموريسكيين،
الذين انتزع منهم كل شيء : حق التملك، ودينهم الإسلامي، وفي
هذا النطاق، استغاث هؤلاء من جديد بالجزائر والدولة العثمانية
طائفين منهما. مدّهم بالأسلحة للدفاع عن أنفسهم ضد سياسة الدمج
والاحتواء الديني والحضاري. وعندما صعب عليهم الأمر عبروا إلى
التراب الفرنسي، واستخدموا ميناء مرسيليا كمحطة للانتقال
والإبحار إلى مدينة الجزائر وكان هذا قبل عمليات النفي الجماعي.

وفي سنة 1584م، وجه السلطان العثماني مراد الثالث (1574-
1594م) فرمانا إلى حاكم الجزائر حسن فنزيانو، حيث يعرض علينا
الفرمان بعض سفن الإيالة أثناء قيامها بحملة ضد السواحل
الإسبانية، ثم الاستيلاء عليها من قبل سفن تابعة لدوق مرسيليا
المعروف باسم دوق هنري دي قيز (Duc Henri de Guise) الذي
كان يحكم المنطقة على عهد الملك الفرنسي هنري الثالث
(1551-1589م)⁴.

وقد أرسل الدوق معظم المسلمين الذين وقعوا في الأسر إلى
مرسيليا على أساس أسرى حرب، وهناك بالسجن وحسب الذي أورد

الخبر وحدوا اثنان من المسلمين وأربعة من المدجنين. الذين خرجوا من إسبانيا على أساس العبور إلى مدينة الجزائر. كانوا تقدموا إلى مرسيليا، إلا أنه تم القبض عليهم، وعوملوا معاملة أسرى حرب، وهذا بالقائهم في السجن والسعي لبيعهم لأحد أعداء المسلمين. وهذا هو النص كما ورد في الوثيقة : "... رسالة تعبر بأنه تم القبض على خمسة مسلمين من طرف الحاكم الكافر الذليل (يقصد به ملك إسبانيا)، وبعد خروجهم، ونظرا لمعرفتهم بأحوال الكافر الذليل، نزلوا بولاية مرسيليا التابعة لملك فرنسا (هنري الثالث)، في الوقت الذي قدمت من الساحل الغربي أو (دار الإسلام)، سفينة تحمل اسم (المسلمين الجدد)، والتي أثناء قصدنا للغزو والجهاد في بلاد إسبانيا، التفت. .. بالسفن التابعة لدوق فرنسا الملعون. .. إن كفار هذه المنطقة أو قلعة (سان لوفيني)، قاموا بالاستيلاء على تلك السفن وتعذيب رياسها كما وضع مع معظم المسلمين، وتم إرسالهم على أساس أنهم أسرى حرب إلى ولاية مرسيليا. .. وأثناء وجودنا بالسجن، وجدنا اثنان من المسلمين وأربعة من المدجنين، الذين خرجوا من أرض الكفار (إسبانيا) على أمل العبور إلى الجزائر، وقدموا إلى مرسيليا، إلا أنه تم القبض عليهم كذلك وألقى بهم في السجن على أساس بيعهم كأسرى إلى أحد الكفار. .."⁵⁵

إن نص الوثيقة يعرض لنا بوضوح مصير الموريسكيين الذين قصدوا مرسيليا، ويكشف لنا أيضا خليفة الصراع الذي كان قائما بين إيالة الجزائر وفرنسا قبل معاهدة 21 مارس 1619، ⁵⁶ خلال هذه

الفترة قامت السفن التابعة لحسن باشا ومراد رايس بحملات عديدة ضد السواحل الجنوبية لفرنسا، في الوقت الذي قامت فيه السفن الإسبانية والجنوية تحت العلم الفرنسي بالاستيلاء على السفن الإسلامية في عرض البحر المتوسط، وهذا ما دفع الدولة العثمانية إلى إرسال العديد من الأوامر إلى إيالة الجزائر لملاحقة هذه السفن والقبض عليها⁵⁷.

ولعل هذه الوضعية هي التي كانت في البند الأول من معاهدة 21 مارس 1619م، بين فرنسا والجزائر، والذي يركز على أن : الأسرى المسترقين من المسلمين الذين يفرون من أراضي الأعداء، ويلجؤون إلى فرنسا، تعطى لهم حرية العبور إلى الجزائر.. وإعطاء الأوامر إلى حكام المدن ومناطق حدود المملكة الفرنسية بعدم إرجاع وبيع هؤلاء المسلمين إلى أعدائهم⁵⁸.

واستقر الأندلسيون في المرحلة الثانية من الهجرة، في مدن جزائرية كثيرة مثل عنابة وبجاية ودلس وتيس، ووجد هؤلاء المهاجرون في الجزائر أرضا تشبه أرضهم، وأهلا كأهلهم، فاستوطنوا وساهموا في الحياة الاجتماعية بإدخال عنصرين رئيسيين : الأول تمثل في الكفاح ضد الأسبان في البر والثفور، دفاعا عن النفس ومحاولة لاسترجاع ممتلكاتهم، والثاني نشر أنماط الحضارة الأندلسية في الجزائر⁵⁹. ويرجع الفضل في هذه الهجرات إلى توسيع التسيج الحضري لمدينة الجزائر، قاعدة الحكم العثماني، حيث

أصبح لها مركزان رئيسيان يسكنهما الأندلسيون في دلس شرقا وشرشال غربا⁽¹⁾. ولم يتمركز الموريسكيون في مدينة الجزائر فحسب، فقد تمكن رضوان باشا (1607-1610م)، من إرسال مجموعة من لاجئي الأندلس داخل البلاد للالتحاق بالمجموعات السابقة، والتي كانت تعيش بالبليدة والمدينة ومليانة وبجاية وقسنطينة⁽²⁾، واستطاعت الجالية الأندلسية من تأسيس مراكز ساحلية وتعزيز خطوطها الدفاعية، بمزغران وشرشال. كما ساهم موريسكيو غرناطة ومرسية في بناء وتعمير المرسى الكبير، وجعلوا منه قاعدة بحرية⁽³⁾، واستوطنت عائلات موريسكية أخرى المدن المجاورة لمدينة الجزائر، مثل البليدة والمدينة، وانتشروا في ربوع أحياء مدينة الجزائر وخاصة باب الواد وبولوغين والحامة والقبّة وبوزريعة وتقارين وتليملي. ومن الحقائق الثابتة أن هذه المناطق، عرفت خلال هذه الفترة بحدائقها الخضراء ومنازلها البيضاء⁽⁴⁾، بالإضافة إلى مساهمة الأندلسيين في توسيع عمران مدينتي هنين ومستفانم⁽⁵⁾. ونظرا للضغط السكاني المتزايد على مدينة الجزائر العثمانية، فكر حكامها في تخصيص أماكن أخرى لإقامة المهاجرين الأندلسيين.

وكان لخير الدين السبق في ذلك، إذ يرجع له الفضل في تأسيس مدينة البليدة عاصمة النتيجة، حيث اقتطع أجزاء من سهولها لأفراد الجالية الأندلسية بفرض الاستيطان، وشيد بها مسجدا جامعاً سنة 1535م، وحماما وفرنا، وسارع الناس في بناء المنازل على

الطراز الأندلسي" فأضحت البلدة مدينة الأرهار والثمار وعرفت باسم "الوريدة".

ويرجع الفضل إلى عروج الذي ساعد الأندلسيين في الانتقال إلى منطقة البلدة، وأصبح سيدي أحمد الكبير الوالي الصالح الرمز المقدس للأندلسيين، حيث تحمل مسؤولية الدفاع عنهم، وتمكن من تشييد عدة قرى للأجنيين منهم، وهذا ما بين مدينتي الجزائر والبلدة، خلال سنوات 1502م و1523م. وبصورة عامة تمكن خير الدين من حمل المئات من الأندلسيين، ووفر لهم الاستقرار في مناطق ضفاف الواد الكبير المعروف بواد الرمان قرب قبائل شنوة⁶⁸. وفي سنة 1533م، استجد سكان منطقة تيبازة بسيدي أحمد الكبير، الذي وضع حدا لغارات الجبليين⁶⁹، بالإضافة إلى نزوح بعض العائلات الأندلسية إلى منطقة لوريت (Lorit)، والتي تبعد عن تلمسان بحوالي 7 كيلومترات، وبعد مضي عقد من الزمن، دخل هؤلاء مدينة تلمسان واتخذوها مقرا لهم⁶⁹. ويلاحظ خلال هذه المرحلة أن المناطق الساحلية القريبة من الجزائر، كانت أكثر حظا في استيعاب هؤلاء المهاجرين عن السواحل الشرقية، وهذا يفسر بالقرب الجغرافي بين إسبانيا من جهة وللعلاقات الأندلسية-الزيانية من جهة أخرى. وأثناء انتقال المهاجرين الأندلسيين من وهران إلى المناطق المجاورة تعرض لهم الأعراب في الطريق ونهبوا أموالهم، حيث تذكر بعض المصادر أن بعض القبائل الوهرانية، كانت تقوم بأعمال وحشية ضد المهاجرين الأندلسيين، فتفقر البطون آملة أن تجد فيها

المحوررات وتعمل على تجريدهم من أملاكهم، وقد سار على هذا النهج المؤرخ أبو راس الناصري في كتابه عجائب الأبصار في حديثه عن المهاجرين الأندلسيين بعد سقوط غرناطة، عما ارتكبته قبيلة هبرة بميناء أرزيو من تعذيب وتقتيل مما دفع بالشيخ محمد أقدار التوجيهي الذي استهض الشيخ أحمدية العبد، وحته على أن يعزو بمشائر سويد على قبيلة هبرة (بين المحمدية وسيق)، حتى أن هبرة بطشت بالأندلسيين : "... يبقرون، بطونهم لما يظنون من ابتلاع نحو جواهر"^{١٧}، وذكر المقرئ : "... فتسلط عليهم الأعراب ومن لا يخشى الله..."^{١٨}

لم يشر المقرئ إلى عملية بقر البطون والتقتيل، لأن أية محاولة لتفسير هذه الرواية على أسس تاريخية لا قيمة لها ولا معنى، لأن كلمة بقر البطون لا تمت بصلة مع الأهالي فهذا نوع من التزييف والمبالغة، وذلك لما كان يتمتع به الأندلسيون من رفاهية ورغد في الجزائر قبل المرحلة السابقة لسقوط غرناطة. إن القبائل الجزائرية في هذه الفترة كانت متحضرة وغير مستعدة للهجوم والبقي على إخوانهم في الدين، وفي هذا الصدد فإن أغلبية الرواة الغربيين (المغاربيين) في في تلك الفترة، مجمعون على أن بعض المدن والموانئ (المغربية)، قد أساءت استقبال الموريسكيين في وهران وتلمسان، حيث قام البدو بسلبهم وقتلهم. وقد كتب المؤرخ الإنجليزي شارل لي (Lea) حول هذا الموضوع : "لم يكن مسلمو تطوان متسامحين... وقد أضيفت إلى الموريسكيين مأساة جديدة، وهذا إلى درجة أن جميعهم

لم يكونوا فرحين ليعلموا أن هناك موريسكيين مسيحيين ثابتين في دينهم قد رجموا أو قتلوا، وهذا نتيجة رفضهم دخول المساجد، وفي البلاد المغاربية، وكقاعدة عامة، كانت آلام المهجرين شنيعة جدا، وعندما نزلوا بوهران سعوا لتبني خطة إنشاء دولة موريسكية.. ولا شك أن الموريسكيين لم يكونوا يدركون الوضعية العامة، إلى أن عايشوا بأنفسهم كره العرب البدو لهم، وأنهم لا يرغبون الآن إلا في الرجوع إلى إسبانيا ليموتوا مسيحيين..⁷¹.

ومهما يكن من انتقاد لهذه الروايات فإن بعض الباحثين المعاصرين تبنوا مثل هذه المواقف بهذه الفترة الحرجة، محللين إياها بشكل غير متوازن وهو الأمر الذي جعلهم يركزون على الطابع غير الإنساني والسلبي لمواقف بعض الطبقات الاجتماعية للأهالي، هذه الوضعية الناجمة عن الفوضى الإدارية والسياسية للمغرب، كونها ظاهرة تاريخية قديمة، والمتمثلة في الصراع القبلي ونهب الأملاك، لم يستطع النظام العسكري العثماني القضاء عليها.

وإذا كان بدو وهران وتلمسان قد نهبوا أو سرقوا أملاك وثروات الموريسكيين الذين حلوا بالساحل المغربي، دون أن يقع القصاص عليهم، فهذا غير معقول لأن الأهالي لم يكونوا على علم بمأساة الموريسكيين السياسية والدينية وعلى الخصوص حول نتائج طردهم من الأندلس، بل تم نهب هؤلاء الموريسكيين بسبب مظاهر الثراء البادية عليهم، ومن هذا المنطلق تطرح التساؤلات التالية :

هل كانت السلطات تعلم بما ارتكبه البدو في حق الموريسكيين؟ وهل كان هؤلاء واعون بعملية النهب والسلب التي مارسوها تجاه هؤلاء الموريسكيين الذين التجنوا إلى الساحل المغاربي كالتماس الأمن والحماية ؟

إن أعداد الموريسكيين الوافدين على إيالة الجزائر خلال هذه المرحلة، كان أقل إذا ما قورن بمثيله في كل من المغرب وتونس، ونرجحه في رأينا إلى تعرض هؤلاء المهاجرين البائسين للاعتداء والنهب والسلب من طرف القبائل المحلية من جهة، وإلى طبيعة الحكم العثماني بالجزائر على أساس كونها إيالة دار الجهاد ومحور صراع دائم مع القوى المسيحية في المنطقة من جهة أخرى.

ومما يلاحظ أن الأندلسيين خلال هذه الفترة كانوا يتعرضون إلى مخاطر كثيرة في طريقهم إلى الجزائر، ففضلا عن الأضرار التي لحقت بهم من جراء غارات وهجومات الأعراب وانتشار الأوبئة، نجدهم يتلقون أبشع أنواع التعسف والظلم على أيدي ربابنة السفن الإسبانية، وقد ينتهي بهم الأمر إلى الفرق في البحر.

الهوامش :

- (1) - شكل قسم من المهاجرين الأندلسيين المطرودين من إسبانيا، جمهورية مصر، مصب نهر أبي رقراق، وكانوا حركة الجهاد البحري. وفي سنة 1621 أمدهم عن الحكم السعدي بفاس وكونوا جمهوريات صغيرة في كل من مصر، والرباط وسلا. أنظر : محمد، رزوق، الأندلسيون وهجراتهم إلى المغرب - القرنين 16 و17م، الدار البيضاء : إفريقيا الشرق، 1991، ص. 111-112.
- (2) - Belhamissi, M. Marine et marins d'Alger à l'époque ottomane (1518-1830), Thèse de Doctorat d'état, Université de Bordeaux III, Mars, 1986, T2, P.270.
- (3) - وولف، جون (ب)، الجزائر وأوروبا 1500-1830م، ترجمة وعناية : القاسم سعد الله، الجزائر المؤسسة الوطنية للكتاب، 1986م ص 181.
- (4) - De Lacy-Lozier histoire du royaume d'Alger, Paris, éd. loysel, 1992, p.69.
- (5) - هلايلي، حنيفي، النظام الحربي للجزائر منذ مطلع القرن السادس عشر حتى سنة 1830، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة سيدي بلعاسم، 1991، ص 155-156.
- (6) حول نشاط رياس البحر وأهميتهم في الجزائر خلال الفترة العثمانية انظر M. Belhamissi, op.cit, T1, PP.195-216.
- (7) جون (ب) وولف، المرجع السابق، ص 200.
- (8) - Pons DAN, Histoires de Barbarie et de ses corsaires des royaumes des villes d'Alger, de Tunis, de Salé et de Tripoli, 2eme édition, Paris, P. Roedel, 1637, PP.313-314.
- (9) - Mouloud, Gaid, l'Algérie sous les Turcs, Alger éd Mimouni, 2ed, Alger, 1991, PP 167-170.
- (10) جون (ب) وولف، المرجع السابق، ص 202.
- (11) Devouls (Albert), Le Rais Hamidou, A Jourdan, Alger, 1859.
- (12) الشريف الزهار : مذكرات الحاج أحمد الشريف الزهار، (تحقيق : أحمد توفيق المدني)، ط2، الجزائر : الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1980م ص 103-106.
- (13) كان يترأسه أميرال الذي يعد من أقدم العناصر في طائفة الرياس.
- (14) الشريف الزهار، المصدر السابق، ص 117.
- (15) Belhamissi, op.cit, T1, P.163.

- (16) أبو الحسن علي النمشروني عالم مفكر، مولد بـ"بغداد" في بلاد أحمد المنصور الذهبي (1539-1603م)، وله دخله بـ"دوران" الصفحة المستقيمة في الصحابة التركية ويتحدث فيها عن لإقامته بالجزائر، وتوفي في سنة 1091هـ 1680م.
- (17) مولاي، بلحميسي، الجزائر من خلال الرجال المعاربة في العهد العثماني. الجزائر : المؤسسة الوطنية للكتاب، 1982، ص 50-51.
- (18) Devouly (A.), « La marine de la régence d'Alger », in R. A (N° 13) 1869, P. 388.
- (19) *Venture de paradis - Tunis et Alger au XVIIIe siècle*, présentée par Joseph Cuoq, Paris Stockland 1983 p. 180.
- (20) ناصر الدين، سعيدوني، "الأندلسيون (الموريسكيون) بمقاطعة الجزائر (دار السلطان) أثناء القرنين السادس عشر والسابع عشر"، حوليات جامعة الجزائر، العدد 7، الجزائر 1993، ص 107-120.
- (21) إن التحرك العثماني في شمال إفريقيا ونجاح خير الدين بربروس في ربط إيالة الجزائر بالدولة العثمانية، ونجاحه في إسقاط قلعة البنيون الإسبانية سنة (1529)، ثم فتحه لتونس سنة 1534 والانتصارات المتلاحقة، جعلت الملك الإسباني شارل الخامس يتحرك إيماناً منه بأن العثمانيين يمثلون تهديداً مباشراً لأمن المسيحية ولممالكه بأوروبا.
- (22) محمد عبد الله، عنان، نهاية الأندلس وتاريخ العرب المنتصرين ط 4. القاهرة : مكتبة الخانجي 1987، ص 240-245.
- (23) عبد الجليل، التميمي، "رسالة من مسلمي غرناطة إلى السلطان سليمان القانون سنة 1541"، المجلة التاريخية المغربية، العدد 3، تونس 1975، ص 37-47.
- (24) فارس، محمد خير، تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر، دمشق : المطبعة الجديدة، 1981-1982م، ص 13.
- (25) المصدر نفسه، ص 16.
- (26) عبد الجليل، التميمي، رسالة من مسلمي... المقال السالف الذكر، ص 100-107.
- (27) حول تأسيس إيالة الجزائر، راجع :

- شارل اندري، جوليان، المصدر السابق، ج2، ص 121-150.
- (28) أحقوا، علي، الدولة الجزائرية الأولى (1511-1830م) دراسة مؤسسية، مجلة العلوم الاجتماعية، العدد 2، جامعة باجة، ديسمبر 1994م، ص 137-151.
- (29) جون (ب) وولف، المصدر السابق، ص 19.
- (30) - عبد الجليل، التميمي، الدولة العثمانية فسيحة الموريسكيين، المجلة التاريخية المغاربية، العدد 23-24، تونس، نوفمبر 1981، ص 8.
- (31) ولد الحسن بن محمد الوزان في عرباطة ما بين عامي 1495-1500م، توفي سنة 1537، ووقع أسيرا في يد القراصنة المسيحيين، وقدموه هدية إلى البابا ليون العاشر، الذي قام بتعميده، وأطلق عليه اسم جان ليون الإفريقي. اشتهر بكتابه: وصف إفريقيا للمريد راجع الحسن الوزان، وصف إفريقيا، ترجمة محمد حجي ومحمد الأخضر، ط1، الرباط 1980، ط2، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1983، ج2، ص 34.
- (32) مرمول كربحال، رحلة ومؤرخ إسباني، كان خبيرا في الشؤون الإفريقية، ووقع أسيرا في المغرب الأقصى سنة 1556م، وكتابه طبع بعد معركة ليبانت (1571م).
- (33) مارمول، كاربخال، إفريقيا، ترجمة: محمد حجيو محمد زينبرو محمد الأخضر، الرباط: الجمعية المغربية للتأليف والترجمة والنشر، 1984، ج2، ص 362.
- (34) Roland, Villot, Arzew des origines a nos jours, Oran, Edition Perith, 3émeed., 1961, p. 64.
- (35) محمد عبد الله، عنان، نهاية الأندلس وتاريخ العرب المنتصرين، ط4، القاهرة: مكتبة الخانجي، 1987، ص 388.
- (36) عبد الجليل، التميمي، رسالة من مسلمي.. المقال السابق الذكر، ص 39، وذكر غرامون عن إنقاذ 10 آلاف موريسكي، راجع: Grammont (H.D-de), Histoire d'Alger sous la domination turque 1515-1830, Paris, 1887, p.3.

- (37) مجهول كتاب غزوات عروج وخير الدين (تصحيح وتعليق : نور الدين عبد القادر)، الجزائر : المطبعة الثعالبية، 1934، ص. 48 و82.
- (38) مجهول، كتاب غزوات عروج وخير الدين (تصحيح وتعليق : نور الدين عبد القادر)، الجزائر : المطبعة الثعالبية، 1934، ص. 48 و82.
- (39) Haedo, « Histoire des rois d'Alger », Trad et annotée par (H D- de Grammont), A Jourdan, Alger, 1881... p. 62.
- (40) Braudel, (Fernand), La méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II, 2ème édition, Armand colin, Paris, 1966, T2, p. 288.
- (41)- Guin, L. « Quelques notes sur les entreprises des espagnols pendant la première occupation d'Oran », in R.A. (N° 28), 1886, p. 313.
- (42)- سعيدوني، ناصر الدين، دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر (العهد العثماني)، الجزائر : المؤسسة الوطنية للكتاب، 1984م ص 132.
- (43)- عبد الجليل، التميمي، رسالة من مسلمي... المقال السالف الذكر، ص. 100-107.
- (44) علي، آجقو، المقال السالف الذكر، ص. 134-154.
- (45) جون (ب) وولف، المصدر السابق، ص. 39.
- (46) عبد الجليل، التميمي، الدولة العثمانية، المرجع السابق، ص 8.
- (47) MAXANGE, Desfontin, Eudj'Ali, Paris, Ed A. Pedon, 1930, p. 120.
- (48) جون (ب) وولف، المصدر السابق، ص. 84-85.
- (49) Chakib, Benafri, ENDULUSTE SON MUSULUMAN Kalintisi MORISKO' LARIN CEZYIR' E Cuçu un Osmanlı YARDIM (1492-1614), Ankara 1989, p. 100.
- (50) ناصر الدين، سعيدوني، دراسات.. العهد العثماني، المرجع السابق، ص. 131.
- (51) Haedo, Histoire, op. cit., pp. 193-194.
- (52) محمد، سي يوسف، قليج علي باشا ودوره في البحرية العثمانية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الجزائر، 1988، ص. 179.
- (53) محمد عبد الله، عنان، المرجع السابق، ص 388.
- (54) Chakib, Benafri, op.cit.p.35.
- (55) Chakib, Benafri, op.cit.p.

(56) نص اتفاق معاهدة 21 مارس 1619م على احترام الطرفين الفرنسي-الجزائري. للمعاهدات المبرمة بين الدولة العثمانية وفرنسا، كما التزم الطرفان بوقف كل الأعمال العدوانية ضد بعضهما البعض، ونصت المعاهدة على إقامة سلم دائم بين البلدين.

(57) إن الأوامر السلطانية المهمة (مهمة دفتري)، والموجهة إلى بيلربايات الدولة العثمانية في القرن 16م، بينت بوضوح تقوية المقاومة ضد الأسبان، معتمدة على إيالة الجزائر والتي كانت تعتبرها محورا إستراتيجيا في هذه المقاومة

(58) جمال، قنان، معاهدات الجزائر مع فرنسا (1619-1830م)، الجزائر - المؤسسة الوطنية للكتاب، 1987م، ص266.

(59) - سعد الله، أبو القاسم، تاريخ الجزائر الثقافي، ط1، بيروت : دار الغرب الإسلامي، 1998، ج1، ص 141.

(60) - ناصر الدين، سعيدوني : "الأندلسيون(الموريسكيون) بمقاطعة دار السلطان أثناء القرنين السادس عشر والسابع عشر"، حوليات جامعة الجزائر، العدد 7، 1993، ص 110.

(61) Gaid, L'Algérie sous les turques, Alger, ed Mimouni, 2èmeéd, S.D, p.120.

(62) - Alexander (P), Djaglov, « Mers El kebir », in, R.A. (N 84), 1940, pp. 157-185.

(63) -M. Gaïd, op. cit., pp. 103-104.

(64) -Moulay, Belhamissi, Histoire de la marine algérienne (1516-1830), Alger, ENAL, 2èmeéd, 1986, p. 53.

(65) -Montai, Jean Les états Barbaresques, que sais-je, Paris PUF, 1964, p. 72.

(66) -Kamel, Filali, Sainteté maraboutique et mystique, Contribution à l'étude du mouvement maraboutique en Algérie sous la domination ottomane XVIc-XVII siècles, thèse inédite, Strasbourg, 1994, p. 134.

(67) - Trumelet, C, Blida, récits selon la légende, la tradition de l'Histoire, Alger, 1887, p. 577.

(68) -Ravillard Martine, Bibliographie commenté des Morisques documents imprimés de leur origine à 1982, Thèse inédite Paris, 1980, T2, p. 148.

(١١٧) - ابن سحنون، الراشدي، الثغر الجماني في ابتسام الثغر الوهراني (تحقيق وتقديم) : المهدي البوعبدلي، قسنطينة، منشورات التعليم الأصلي، سلسلة التراث ١٩٧٣، ص. ٢٧-٢٨.

(١٧٠) - المقرئ، شهاب الدين أحمد، نفع الطيب من غصن الأندلس الرطيب، وذكر وزيرها لسان الدين بن الخطيب، (نشر وتحقيق : إحسان عباس)، بيروت، دار صادر، ١٩٨٨، ج. ٤، ص. ٥٢٨.

(١٧١) - شارل، لي، العرب والمسلمون في الأندلس بعد سقوط غرناطة، (تعريب : حسن الكرمي)، بيروت : منشورات دار لبنان للطباعة والنشر ١٩٨٨، ص. ٢١٢.

الدور الحالي لميناء العاصمة في تفتح المدينة على منطقة البحر المتوسط

أ.ة. / عباس منصور ليلي.

أ.ة. / بعزیز بركاني أمال

جامعة هواري بومدين للعلوم

والتكنولوجيا - كلية علوم

الأرض والجغرافيا والتهيئة

القطرية

الملخص

يطبع واقع العلاقات في ظل عولمة الاقتصاد العالمي، كثير من التنافس والإقصاء الذي يمر جزء هام منه عبر الموانئ خاصة التجارية منها، باعتبارها بوابات التفتح على الخارج.

وكانت الجزائر قد ألزمت منذ دخولها اقتصاد السوق وتوقيعها على اتفاق برشلونة ومشروع انضمامها في منظمة التجارة العالمية، بتهيئة جميع قطاعاتها بما فيها قطاع النقل الذي تمثل فيه الموانئ أحد أهم الركائز المعتمد عليها لتطوير التبادل مع مختلف دول العالم، بحيث استفادت الموانئ خاصة الكبرى منها كميناء العاصمة، من سياسة جد طموحة تهدف إلى الرفع من قدراتها، طاقات استيعابها وتحسين كفاءتها، حتى تتمكن من أخذ مكانتها بين موانئ البحر المتوسط التي تشهد الجزء الأكبر من التبادل التجاري للجزائر.

تمكن ميناء العاصمة منذ سنة ٢٠٠٢ : و في يومه قد مر تسجيل نشاط غير عادي. تمير بالنمو ثم تحركت لنقل بالحاويات والحركة الإجمالية للسلع. بحيث قدرت نسبة نمو نشاط ميناء في سنة 2008 بأزيد من 15 بالمائة بالنسبة لتحركة الإجمالية و 32 بالمائة بالنسبة للنقل بالحاويات. بينما سجلت حركة المسافرين تراجعا بسبب بداية ظهور بؤابر تخصص الميناء و الذي يعد نتيجة إيجابية لسياسة تطوير وعصرنة الموانئ المطبقة في السنوات الأخيرة

ويضطلع ميناء العاصمة الذي يمر عبره 30 سفينة من حجم التبادل التجاري مع الخارج. بالأعباء التقليدية. بالإضافة إلى الدور الجديد الذي يندرج في إطار تطبيق أهداف سياسة هيكلة وعصرنة الموانئ. وقد مكن النمو المتواصل لميناء العاصمة من تحسين دوره على المستوى المحلي والمتوسطي، كما مكن العاصمة المدينة التجارية من تطوير علاقاتها بالميناء من خلال ما تمنحه من هياكل ومرافق ازدهرت مع نمو نشاط الميناء، والمتمثلة في المهن الجديدة المرتبطة بالميناء، بالإضافة إلى جميع عمليات التهيئة التي استفادت منها العاصمة والميناء في آن واحد، فيمكن الجزم بأن مستقبل نمو الميناء مرتبط بمستقبل تطور المدينة، التي تنهيا لتنمية أبعادها الدولية أكثر من أي وقت مضى.

الكلمات المفتاحية : ميناء العاصمة، منطقة البحر المتوسط،

عصرنة الموانئ، تطور المدينة، أبعاد دولية.

مقدمة

نسهم الموانئ في إظهار التشكيلة الحضرية للمدن الساحلية ودرجة أهميتها وطبيعة الدور الذي تؤديه نظرا لكونها نقاط عبور من وإلى الخارج تمر عبرها التبادلات التجارية التي تتسم بالضغط والتسرع. فتتوسط من خلالها العلاقات بين ثلاث مستويات مجالية هي: الميناء، المدينة وظهرها.

كما تمنح الموانئ للمدن الساحلية إمكانيات لا تتوفر عليها مدن أخرى واقعة في الداخل. فالمدينة المينائية تكون بمثابة المدينة التي حبتها الطبيعة والإنسان معا، ليجعلا منها مدينة ليست كغيرها لا في الموقع ولا في الوظائف، مدينة تتحمل مسؤوليات أمن السواحل والتجارة والعلاقات الخارجية من جهة. فضلاً عن دورها في تحقيق النمو الاقتصادي بفضل موقعها، عادة، كمركز قوة عمراني من جهة أخرى.

كذلك هو الحال بالنسبة لمدينة الجزائر العاصمة وأكبر مدينة على المستوى الوطني التي تربطها بمينائها علاقات وظيفية تقاطعية تارة وتكاملية تارة أخرى مما جعل كليهما يؤثر في الآخر سلبا وإيجابا.

وكان ميناء الجزائر قد حقق في السنوات الأخيرة زيادة في النشاط وارتفاعا في حجم الحركة التجارية، مكناه من تحسين مداخيله وتنوع زبائنه ومعمونه إلى خارج منطقة التبادل التقليدية، الشيء

الذي سمح بظهور نشاطات جديدة في المدة، وتطوير مشاريع لها صلة وثيقة بهذا الأخير.

وترتبط المشاريع الحالية والمستقبلية المنعقدة بمدينة المدينة وتحسين أبعادها الدولية ودرجات تفتحها على الخارج عموما وعلى منطقة البحر المتوسط خصوصا، بعمليات تطوير الميناء في نقاط عديدة نظرا للأهمية القصوى التي يمثلها وجود الميناء في قلب المنطقة المركزية للعاصمة كعنصر أساسي يؤثر في منظومتها الحضرية¹ فمن المتوقع أن يشهد الميناء والشريط الساحلي الممتد شرق المدينة وغربها وحتى مناطق من ظهيرها القريب، عمليات تهيئة ضخمة تكون في إطار تجسيد مشاريع جد طموحة شبيهة بتلك التي نعرفها مدن أخرى مينائية من حوض البحر المتوسط والتي يتوحي من ورائها البروز على الساحة الدولية.

طبيعة واتجاهات التبادل التجاري للجزائر عبر ميناء العاصمة :

تمكن على مدى عدة سنوات، ميناء الجزائر من تسجيل نمو مستمر في حجم الحركة الإجمالية للسلع بسبب توفر عوامل ديناميكية شهدتها الميناء، تتعلق بطرق التسيير الجديدة وبحجم الاستثمارات التي استفاد منها والتي سمحت له بتحسين طرق شحن وتفريغ البضائع ومعالجة حركة العبور بكثير من الاحترافية، بحيث

1- Anel BERKANIBAZIZ, Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain, Mémoire de magister en aménagement urbain, USHIB, septembre 2002

عالج ميناء العاصمة سنة 2007، أكثر من 11 مليون طن من السلع المختلفة مقابل 10.8 مليون طن حجم البضائع التي مرت عبر الميناء و9.24 مليون طن من البضائع استقبلها نهائي الحاويات.

والجدول التالي يلخص نشاط الميناء فيما يتعلق بحجم الحركة الإجمالية للسلع بين سنوات 2001 و2006.

الحركة الإجمالية للسلع بميناء العاصمة الجزائر :

السنة	2001	2002	2003	2004	2005	2006
الواردات بالتن	5143767	5016839	4753797	5429747	5784923	7433317
نسبة الواردات	80%	81%	79%	79%	81%	85%
الصادرات بالتن	1259564	1177130	1236439	1432909	1333737	1298933
نسبة الصادرات	20%	19%	20%	21%	19%	15%
المجموع	6403331	6193969	5990236	6862656	7118660	8732250

ويظهر الجدول طبيعة نشاط الميناء الذي تسيطر عليه عمليات الاستيراد أكثر من التصدير المقتصر على المواد الزراعية، المعادن

والمحروقات، والعكس بالنسبة للواردات التي تتنوع فيها السلع والتي يمكن إدراجها في ثلاثة مجموعات هي : السلع المصنعة، الآلات وعناد التجهيز التي مثلت 68.08، مواد غذائية وصيدلانية ومواد غير استهلاكية مثلت 31.92 من مجموع واردات الجزائر.

علما بأن سبب التذبذب البسيط في مجمل الصادرات والواردات يعود إلى تقليص استيراد بعض المواد من حين لآخر بسبب ارتفاع أسعارها أو انتهاء العقود المبرمة بشأنها، لكن بصفة عامة تبقى الواردات في ارتفاع مستمر، بحيث مثلت سنة 2008 نصف عائدات التجارة الخارجية التي بلغت 78.23 مليار دولار بزيادة 11.5 مليار دولار عن السنة السابقة.

أما بالنسبة لتوزيع التبادل التجاري وفق المناطق الاقتصادية، فإن جزء هام منه يقتصر على منطقة التبادل التقليدي للجزائر والمتمثلة في دول أوروبا والبحر المتوسط، فالدول الثلاثة إيطاليا، إسبانيا، فرنسا مازالت تعتبر أهم زبائن الجزائر رغم ظهور زبائن جدد من خارج المنطقة تتسم العلاقات معهم بالشدة وبالتنوع. أنظر الجدول أدناه.

أهم مناطق التبادل التجاري للجزائر سنة 2007 :

الدولة والمنطقة		نسبة التجارة الخارجية	نسبة الزيادة 2006-2007
منطقة البحر المتوسط	فرنسا	16.51	23.97
	إيطاليا	10.60	70.83
	إسبانيا	6.74	70.86
	تركيا	2.80	12.05
المجموع والمعدل		36.56	41.42
خارج المنطقة	الصين	8.85	39.12
	و.م.!	7.34	58.24
	الأرجنتين	3.63	57.63
	اليابان	3.43	40.83
المجموع والمعدل		23.25	48.95

«كانت منطقة المتوسط ولا تزال مجال عبور، لكن عوامل الحركة واتجاهاتها بين ضفتيها وبينها وبين العالم، اختلفت وتغيرت بفعل تأثيرات العولمة التي زادت من حجم التبادل في بعض النقاط لكنها كذلك جعلته مقتصرًا على جهات معينة مظهرة الفوارق

الطائفة من المحالين إلى هذه الحالة من حيث المبدأ، وخصوصاً في
شبهات ذات حدود محددة يتجلى عليها آثار اقتصادية واضحة.

وبنفي دول المجموعة الاقتصادية، ودول منطقة البحر الأبيض
الاقتصادي (1) (2) أو غير المجموعة الاقتصادية، تحرير من حيث
يتعلق بالتبادل التجاري بين الدول في هذه الحالة، يعتبر ذلك
تاريخياً يؤثر فيه حمل من العوامل الاقتصادية والاجتماعية، كثير
منها اعتبارات اقتصادية، نذكر بعضاً من أهمها من حيث
بالعوامل الجغرافية كعامل "ترب" والذي يعتبر من حيث
التبادل التجاري نحو بعض الدول نذكر من حيث كذا هو من
بالنسبة لدول المغرب العربي مع فرنسا وبلجيكا ودول الشرق
بتركيا وألمانيا.

كما كانت كثير من الدول قد كانت ومن بينها الجزائر
من اقتصر تبادلها التجاري على دول معينة فقط وهو نشوء نقي
دفع بها إلى تنويع زبائنها ومموليها تقريباً إلى كذا من حيث
أهمها منطقة البحر المتوسط، فقد مثلت نسبة تبادل مع دول حوض
البحر المتوسط سنة 2008 أزيد من 29 بالمئة مقارنة مع دول
أوربية من خارج المنطقة.

(1) *Problemes de representation de l'espace dans les communautés*
économiques, par H. Baudry, P. A. Baarataou et autres, France, 1976

«ويخضع مستقبل تطوير العلاقات التجارية للجزائر بدول حوض البحر المتوسط وبدول العالم عموما لمعامل اقتصادية داخلية واخرى تشهدها الساحة الدولية، التي ما فتئت تفتتح فيها الدول اكثر فأكثر على مناخ جديد في التعامل يتحكم فيه شروط المنافسة، والفعالية والقدرة على الإبداع في جميع المجالات» وتشهد منذ سنوات، منطقة البحر المتوسط التي تلعب فيها المدن المينائية دورا محوريا، ديناميكية هامة تحركها الموانئ الأساسية أو ما يعرف بالموانئ الدعامية (LES PORTS PIVOTS).

تجلب الموانئ الهامة نحوها جزءا كبيرا من الحركة التجارية بالإضافة إلى جذب الاستثمار والعمالة المستقطبة عادة من طهير المدن المينائية نفسها، بينما تعاني أخرى من شبه إقصاء بسبب مواقعها غير الملائمة والبعيدة عن ما يعرف بخطوط وأروقة الملاحة من جهة وبسبب نقص في مستوى تجهيزها وتدني نوع خدماتها، فميناء الجزائر مثلا يعالج من 8 إلى 9 حاويات في الساعة مقارنة بموانئ مرسيليا- فوس وبرشلونة وجينوة تورو وجان باباطاليا التي تعالج من 25 إلى 30 حاوية في الساعة.

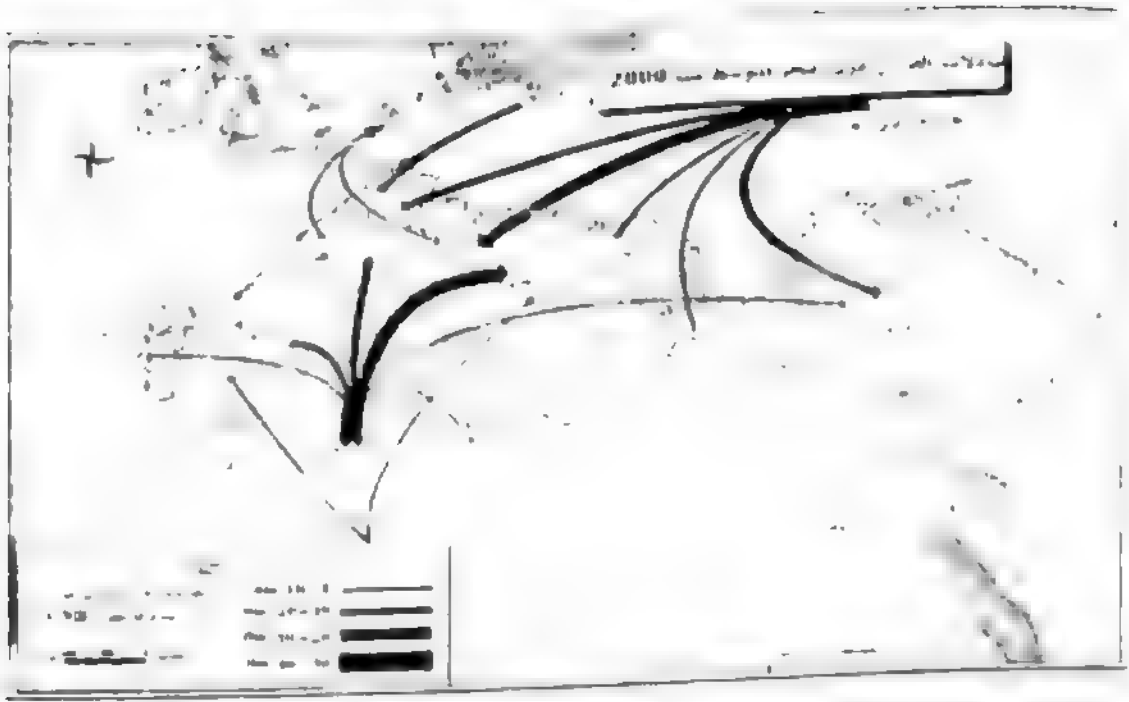
وتمثل معظم موانئ المتوسط وبالخصوص تلك الواقعة بالقرب من الجزر والضائق موانئ جد حيوية تسيطر على جزء كبير من

1- Gouvernal E., Huchet J. P., La logique du coteneur : Le principal enjeu de l'industrie maritime de lignes régulières, actes du colloque, IUT de Saint-Nazaire, Université de Nantes, 1998.

الحركة البحرية التي أصبحت تتمركز حولها أكثر من غيرها بسبب اجتماع المصالح التجارية والعسكرية وبسبب رُسُو البواخر بها في طريق عبورها نحو مصّوق أخرى عبر الدردنيل والبوسفور نحو البحر الأسود. مما أدى لتنافس أكثر من دولة للسيطرة عليها، « فقد زاد اهتمام كثير من الدول بالبحر المتوسط وانشغلوا بالسيطرة عليه، وقد بدا هذا الانشغال في جملة الإجراءات التي أقدموا عليها ومن بينها العناية بالتقنيات البحرية وتطوير بناء الترسانات، وإستراتيجيته البحرية الرامية إلى السيطرة على المنافذ البحرية. وبالرغم من كون البحر المتوسط لا يمثل إلا 1 بالمائة من مساحة مياه الكرة الأرضية إلا أنه بحر يمتاز بحركة تجارية كثيفة بين ضفتيه وبينه وبين موانئ الأطلسي والبحر الأحمر عن طريق قناة السويس.

وتمر عبر البحر المتوسط 97 بالمائة من صادرات المحروقات بالنسبة للجزائر والتي قدرت بأزيد من 91 مليون طن، فنظرا لأهمية السوق الجزائرية سواء من حيث الاستهلاك أو من حيث التمويل بالطاقة وبعض المنتجات الأخرى تتجه كثير من المؤسسات العملاقة في ميدان النقل البحري نحو فتح فروع دائمة لها خاصة في ميناء العاصمة أكبر موانئ الجزائرو يعتبر خطا ميدغاز نحو إسبانيا وجيلسي نحو إيطاليا جزء هام من هذا التبادل التجاري الذي يفذي صناعات مختلفة في ظهير المدن المينائية، أنظر الخريطة.

1- منشورات كلية الآداب والعلوم الانسانية بالرباط، سلسلة ندوات ومناظرات رقم 109، العثانيون والعال المتوسطي، المغرب، 2003



وتنافس هذه الشركات البحرية الشركات الوطنية للنقل البحري سواء المختصة في نقل المسافرين أو في نقل السلع مادام أن الشركة الوطنية للملاحة البحرية لا تغطي إلا 64 بالمائة من طلبات السوق وشركة النقل البحري للمسافرين لا تغطي إلا نسبة 05 بالمائة، وطاقة الشركة الوطنية للنقل البحري هي 766000 طن مقارنة بالشركات المغربية التي تمنح طاقة قدرها 3.7 مليون طن.

وأدى التنافس بين المؤسسات الوطنية للملاحة البحرية والمؤسسات العالمية إلى فتح رساميل هذه المؤسسات أمام مؤسسات فرنسية - إسبانية التي سمحت باستقدام 8 بواخر إلى ميناء الجزائر وإنشاء شركات مختلطة مثل مؤسسة صفيانال الجزائرية - الفرنسية وشركة عابر المتوسط، كما حلت سنة 2005 مؤسسة ألترام التي كانت قد أسست منذ 1974 بسبب المنافسة في ميدان النقل البحري.

عدد الرحلات المنتظمة بين مينا تونس والولايات التونسية
 رحلة في شهر آذار نيسان، مغرب 14 رحلة في شهر أيار
 مرسية 14 رحلة في شهر أيار بطنج 14 رحلة حتى مرسية مع موسى
 حصة بحرية في طنجة، وعدد خطوط بحرية بين مغرب
 مغربي والوسط مغرب صفت 14 رحلة نحو الأطلسي و 14
 نحو الجزائر بمعدل 14 مغرب 14 مغرب 14 مغرب حسب موقع
 نحو ثلاثة أرباع الحركة يسيطر عليها موسى 14 نيسان، طنجة
 و عدير و يتي مينا، نحو 14 مينا، بشهد عدد أكبر من الرحلات
 منتظمة مصرية بالموسى التونسية لأخرى في شهر 14 رحلة.
 سكيكدة 14 رحلة، بحرية 14 رحلة، خاصة بين الجزائر فرنسا
 و نحو 14 مينا 14 مينا 14 مينا 14 مينا 14 مينا 14 مينا 14 مينا
 من وإلى موسى الجزائر

ويتم إضار دعه قدرات التنافسية للموانئ الجزائرية ته تحسين
 قدرات شحن والتخزين بالنسبة لميناء العاصمة وارتفاع من عدد
 الخطوط نحو برشلونة بمعدل 14 رحلة في الشهر، وبطاقة 20000
 مسافر وبأسعار تنافسية لم تزد عن حدود 15000 دينار كما تنطلق
 خطوط أخرى من مرسيليا وميناء أليكانت نحو موانئ أخرى في
 أوروبا وقدّر عدد الرحلات سنة 2007 عبر ميناء العاصمة 923 رحلة
 و 484000 مسافر وتقلصت عدد الرحلات سنة 2008 إلى 757 و 443800
 مسافر. لكنها مكنت للشركة الوطنية للنقل البحري للمسافرين
 من تسجيل رقم أعمال قارب 323 مليون دينار.

أما فيما يتعلق بنقل البضائيات فالميناء شهد في سنة 2006 و 65187 سيارة بحجم الشفان موزال مسجلة في ميناء الجزائر بالمائة، بحيث مثل الميناء في 10 بالمائة من إجمالي البضائيات في الجزائر ب 10 بالمائة، أكثرهم من أوروبا، بنحو 10 بالمائة من إجمالي البضائيات في الجزائر ميناء نحو أوروبا نسبة 10 بالمائة

وتواجه شركات النقل منافسة حادة من طرف شركات النقل وشركة عابر المتوسط التي تسعى إلى تحقيق أكبر حصة في حركة المسافرين و 50 بالمائة من حجم حركة البضائيات والجدول التالي يبين حجم الحركة في ميناء الجزائر المتوسط وطبيعة الحركة في أهم ميناء في المنطقة البحر المتوسط، سنة 2007

الميناء	حجم الحركة %	معروفات	عدد وحدات مبرورة
الجزائر	10.10	2.33	415000
عنابة	4.63	0.23	115000
وهران	3.14	0.09	115000
بجاية	12.83	8.43	25000

يشتراط المتعاملون وشركات النقل البحري التي تتعامل مع الموانئ الجزائرية وبالخصوص ميناء العاصمة إيجاد مناخ عمل يكون أكثر ملائمة فيما يتعلق بسرعة معالجة البضائع وبطرق الشحن والتفريغ وبتوصيل المعلومات بالإضافة إلى التحكم في التقنيات الجديدة للملاحة البحرية، التي مازالت الموانئ الجزائرية لم تصل فيها إلى مستوى يمكنها من جذب المزيد من الحركة البحرية نحوها، ومع كل ما يترتب عن ذلك من عوائد مادية وغير مادية تستفيد منها بالدرجة الأولى المدينة المينائية. وتعرف الجزائر تغطية جيدة من طرف شركات :

CMA CGM, MSC, TAROS CONTENAR et MAERSK

كما تتمركز هذه الشركات في أهم موانئ البحر المتوسط مثل ميناء مالطا، فالينسيا والجزيرة.

التحديات الإستراتيجية لتطوير الميناء وتفتح المدينة على الخارج :

تتهيا معظم موانئ العالم وخاصة الموانئ الواقعة في مناطق إستراتيجية تشهد المنافسة التي قد تؤدي إلى الإقصاء، لعمليات تغيير وتحسين مستمرة وصلت إلى حد نقل بعض الموانئ من مواقعها الأولية إلى مواقع أخرى أكثر ملائمة للملاحة البحرية، كما تم فصل الوظائف في بعض الموانئ ولم تعد هنالك موانئ تجارية وللصيد البحري والنزهة في آن واحد نظرا لتعارض طبيعة النشاطات مع بعضها البعض.

«طبقت عمليات التحسين عن طريق إنجاز مشاريع عملاقة مست في كثير من الأحيان المدينة والميناء معا، فلا يمكن بآية حال فصل العلاقات الوظيفية المتشابكة والمتكاملة فيما بينهما، مما أدى إلى توسيع مجال التعامل مدينة - ميناء وتوزيع تأثيره على منطقة أكبر».

واستغلت موانئ البحر المتوسط الانتعاش الكبير الذي تعرفه الملاحة البحرية في المنطقة لمحاولة إعادة هيكلة مجالاتها وتنظيم علاقاتها بمدنها، فزاد معدل النقل متعدد الوسائل من 12/7 إلى 17/7، وهو النقل الذي يربط الميناء بمختلف الموانئ الأخرى برا وبحرا كما يكمل سلسلة توصيل السلع من البائع إلى المشتري أو كما يعرف بخدمة من «الباب إلى الباب».

كما تبحث الموانئ حاليا في شروط التبادل التجاري من خلال إخضاع علاقاتها بشركات الملاحة البحرية إلى عقود واتفاقيات تضمن لها حرية أكثر وتجعلها في مأمن من بعض الضغوطات التي يمكن أن تحدث من حين لآخر.

وأكثر التحديات التي تواجه موانئ البحر المتوسط وعلى رأسها ميناء العاصمة هو مسألة تحديث طرق تسييره وتجهيزه بالعتاد التكنولوجي اللازم وباليد العاملة المؤهلة، بالإضافة إلى عمليات أخرى أكثر ضخامة تتمثل في توسيع الميناء أو نقله أو تدعيم نشاطه

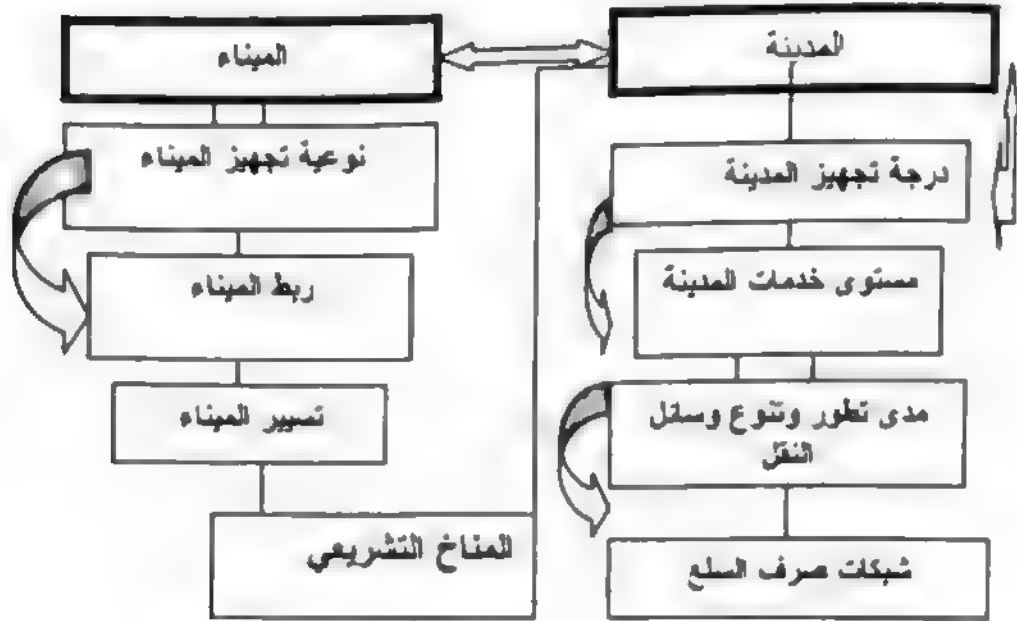
1- Dubruel. D.: Transport intermodal portuaire: Le cas de Hambourg. Paris, INRETS, 2003.

عن طريق إعادة توزيع النشاط التجاري بطريقة تضمن عوائد مالية لجميع الموانئ فالمتعاملون التجاريون وشركات النقل والملاحة البحرية يبحثون في موانئ الجيل الجديد ، وهي موانئ عصرية مجهزة ومتطورة ، على الخدمات التي تكون فيها احترافية من حيث تأمين خطوط النقل واستعمال السلسلة اللوجيستية.

كما أصبحت المدينة - ميناء في قلب المواجهات التي سببتها عولة الاقتصاد باعتبارها مجالات مفتوحة أمام عوامل التغيير الداخلية والخارجية. فتخضع المدن المينائية لمنطق المنافسة وتحاول أن توفق بين الإشكالات السياسية والاجتماعية التي تعرفها من جهة وبين ضرورة تطوير حجم ودرجة تجهيزها وهيكله المجال بداخلها وحولها من جهة أخرى.

أما التحديات التي تواجه المدن المينائية عامة ومدينة الجزائر خاصة فتتمثل في صعوبة التوفيق بين سياسة حضرية متعلقة بتنمية المدينة من الجانب العمراني والاجتماعي والحضاري وسياسة توفق بين أبعادها المحلية الوطنية وأبعادها الدولية ، مما يتطلب ضرورة تعدد وظائف المشاريع الكبرى الخاصة بالتجهيزات واستراتيجيات الاندماج في الاقتصاد العالمي التي يكون الميناء ضمن أهم عناصرها سواء ما تعلق بطرق التسيير وبتنظيم وسائل النقل أو بهيكله المجال الداخلي وظهير المدينة.

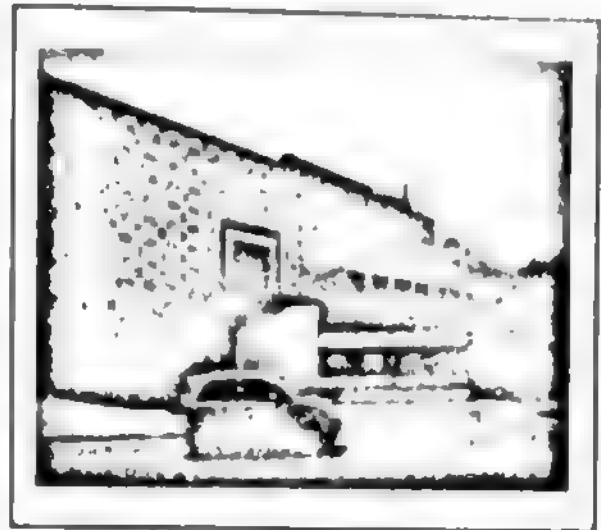
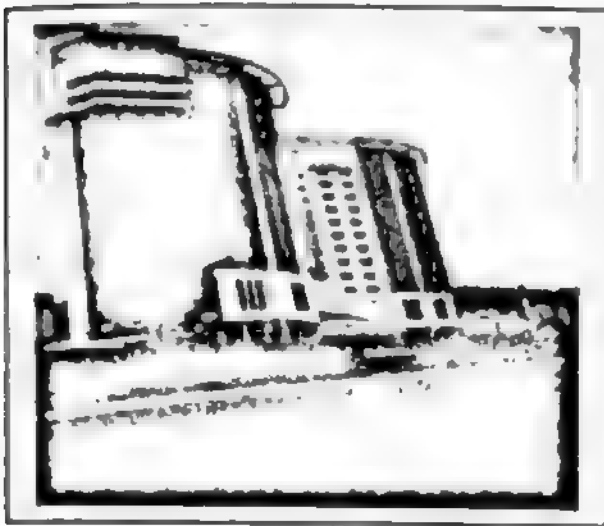
والشكل التالي يوضح العلاقات مدينة- ميناء، وفي نفس الوقت شروط تفتح كل منهما على الآخر.



تستفيد المدينة من جميع الحركة التي يعرفها الميناء سواء استفادة مباشرة من خلال مناصب العمل التي يوفرها الميناء أو من تمويلها بالبضائع المختلفة، كما يمدّها كذلك الميناء بعلاقات مع الخارج عن طريق جلبه للشركات الأجنبية التي يستقدمها لتفتح لها فروعاً في المدينة أو المجال القريب منها.

ونظراً للنشاطات التي انتعشت في السنوات الأخيرة مع تحرير السوق وفتح باب الاستثمار أمام الخواص من داخل وخارج الوطن، زاد عدد المتعاملين التجاريين وتوسعت مجموعة المهن المرتبطة بالميناء مثل وكالات العبور والتخليص والجمركة وشركات التأمين والبنوك الوطنية والأجنبية، فالمدينة تتمركز بها 218 وكالة بنكية و140

ومكانه نامن من بينها 17 مقر رئيسي توجد في المحيط القريب من الميناء أو في الضاحية. كما انتشرت المكاتب في المدينة وفي أحياء مركزية وضاحية يغذيها نشاط الميناء المدر للأرباح، وهي مقرات للشركات الأجنبية وفروعها العاملة بالجزائر، فتغير وجه أحياء بأكملها بنمط عمراني عصري تشكل فيه البنايات ذات الواجهات الزجاجية والسكن الراقي جزء هام من هذه الأحياء. أنظر الصور.



وكذلك هو الحال بالنسبة لتجارة الجملة التي تستفيد من السلع المستوردة من الميناء فمن مجموع 52 مؤسسة استيراد للمواد الغذائية والزراعية، توجد 9 منها بمركز العاصمة، و11 من مجموع 69 في الحديد والميكانيكا، و10 من 25 مؤسسة استيراد الآلات الكهربائية ومنزلية وعتاد الكهرباء. ومن بين المؤسسات التي تتعامل مع الميناء والمدينة في نفس الوقت، نجد شركة سكة لينك أو ما يعرف بـ (RAIL LINK) وهي شركة فرعية من شركة النقل البحري

١- الغرفة الوطنية للتجارة والصناعة، دليل المؤسسات الجزائرية لسنة 2007.

CMA-CCM التي نقلت خدماتها إلى الجزائر للتعاون بين شركات النقل البحري والنقل بالسكك الحديدية، بحيث تم ربط ميناء العاصمة بميناء مرسيليا عن طريق نفس مؤسسة النقل، كما تم ربط الميناء الجاف في منطقة الرويبة بالميناء عن طريق خط خاص، ويمكن ذلك من تقليص الوقت إلى حد قياسي من 12- 15 يوم إلى 6 أيام لوصول الحاويات بين المينائين¹.

هذه المؤشرات الإيجابية تجعلنا نتفاءل بالدور الممكن أن يؤديه تفتح المدينة على الخارج خاصة وأن إمكانياتها المختلفة تبدو لا بأس بها، لكن بالمقابل هنالك في الوقت الراهن كثير من نقاط الضعف التي مازالت تشوه صورة المدينة سواء محليا أو دوليا، كما لا بد من الإشارة إلى التخوف الذي يمكن أن يصاحب عمليات التفتح مع دخول ظواهر عكسية وسلبية كتيارات سياسية، ثقافية، دينية وتيارات هجرة. أما المؤسسات المتعددة الجنسيات والمؤسسات العملاقة، فإنها عادة ما تفرض منطقتها على المجالات المستقطبة التي تمثل الموانئ أكثرها جذبا، لكنها في نفس الوقت قد تتطور بدون أن تخدم لا الأهداف الاقتصادية ولا الاجتماعية لذلك المجال (دولة).

طموحات مدينة الجزائر في البروز على الساحة الدولية :
الإمكانات ونقاط ضعف الأداء الوظيفي :

1- Gouvernl. E., des lignes maritimes et le transport terrestre : quels enseignements-on tirer du cas du Rait LINK, Cahiers scientifiques du transport, n°44, 2003.

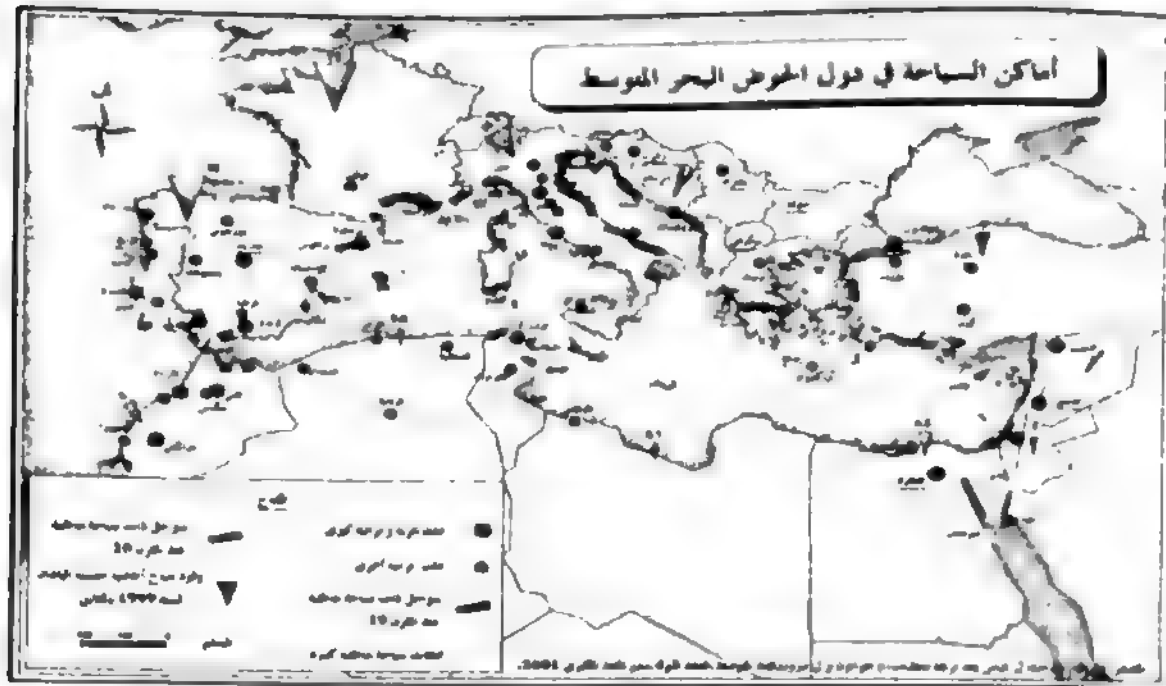
ليست جميع البحار بنفس الأهمية ولا المدن القائمة عليها وهو الحال بالنسبة للأقاليم ذات المواقع الجيدة فما بالك بتلك الأقاليم الهامشية التي لا تتمكن من إحداث حركية حولها بسبب المشكلات الاقتصادية والسياسية والسكانية المؤثرة في أدائها وفي علاقاتها التجارية الخارجية.

وتعرف منطقة البحر المتوسط التي تمر عبرها ثلث الحركة البحرية الدولية، وضعا مشابها فيما يتعلق بمدنها المينائية التي تجتمع فيما بينها في كثير من الخصائص لكنها تختلف كذلك في الكثير منها.

وترجع عوامل التقارب فيما بينها في بعض السمات، إلى تشابه الظروف التاريخية التي مرت بها خلال فترات معينة من وجودها، كما ترجع أسباب الاختلاف إلى عوامل عدة لعل أهمها هو التفاوت الاقتصادي الكبير فيما بينها، خاصة بين مدن الضفة الشمالية والجنوبية، هذه الأخيرة التي تعتبر معظمها أقل تقدما وتطورا.

وتتملك كثير من مدن البحر المتوسط بما فيها الجزائر العاصمة، لكثير من الإمكانيات الطبيعية وغير الطبيعية، والمتمثلة في المساحات الشاسعة الجميلة والخلابة والتنوع البيئي والإيكولوجي الممكن استغلاله لتطوير المجالات السياحية خاصة وأن السياحة تعتبر من القطاعات التي يعول عليها كثيرا لبروز دول الضفة الجنوبية، لكن في ظل الظروف الحالية تبقى السيطرة شبه التامة

مقتصرة على بعض الدول فقط ونصيب الجزائر من السياحة الدولية ضعيف جدا بسبب عدم وجود البنى التحتية والمرافق الكافية لمثل هذه النشاطات، أنظر الخريطة |



تمتلك مدينة الجزائر إمكانات أخرى يمكن ترميتها سواء لدعم دورها محليا أو دوليا فهي تضم 54 بالمائة من مجموع المناطق الصناعية للجزائر بعدد 6 مناطق جد حيوية خاصة مع فتح باب الاستثمار وتشجيعه أمام القطاع الخاص. كما تمتلك 57 بالمائة من مجموع مناطق النشاط و23 بالمائة من اليد العاملة في قطاع الإدارة والتي يمثل فيها الإطارات العليا أزيد من 50 بالمائة¹.

1- Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine d'Alger, Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, Vrsion préliminaire, 2007.

تمتع العاصمة كذلك بنسيج مقاولاتي كثيف ومرافق وتجهيزات ذات بعد دولي سواء تلك المتعلقة بعالم المعرفة والعلوم مثل الجامعات أو بميدان البحوث والتكنولوجيا مثل المراكز المتخصصة، فمن مجموع 518 مخبر بحث على المستوى الوطني تستحوذ العاصمة على 101 مخبر و14 جامعة و40 مؤسسة للبحث العلمي.

وفيما يخص النشاطات الاقتصادية، فإن العاصمة تبدو كذلك في وضعية مقبولة. خاصة وأنها تضم 26 منطقة نشاط تشغل قرابة 100 ألف عامل و24 مشروع صناعي ضخمة و25 بالمائة من الاستثمارات الأجنبية وعدد كبير من المؤسسات الصغيرة والمتوسطة وصلت 10119 مؤسسة تمنح 57 بالمائة من مناصب الشغل في الإقليم الشمالي الأوسط.

وبالرغم من توفر الجزائر العاصمة على هذا الزخم الكبير من الإمكانيات إلا أنها مازالت تعتبر مدينة ناقصة تجهيز سواء بالنسبة للمرافق الأساسية أو تلك التي تمنحها بعدا دوليا وتمكنها من التفتح على الخارج، ولعل أكثر نقاط الضعف بالنسبة للعاصمة هي المتمثلة في أدائها الوظيفي الذي لم يرق بعد إلى ما هو عليه في مدن أخرى، حتى تلك الواقعة في الضفة الجنوبية من البحر المتوسط.

فبسبب غياب إستراتيجية واضحة في هذا المجال، وبسبب التركيبية الحضرية غير المنسجمة مع أهدافها كمدينة تريد أن تدعم قدراتها الوظيفية، مازالت المدينة التي تضم أحياء بها ارث حضاري

كبير غير مهتم به، تعيش انعكاسات المشاكل الحضرية والعمرانية وحتى الاجتماعية، فالأحياء الضاحوية المهمشة وغير الهيكلية تشوه وجه المدينة وتخلق انعكاسات عميقة على استغلال المجال، مما يخلق إطارا حياتيا غير ملائم ولا وجه لائق بمدينة حباها الله بالموقع الجيد وبالإمكانات الطبيعية الهامة.

مشاريع التحسين الحضري ودعم الأبعاد الدولية للمدينة. أي
تصور وأي إستراتيجية ؟

تعرف المدينة منذ سنوات، وفي إطار تطبيق توجيهات المخطط الوطني للتهيئة العمرانية، انتعاشا ملحوظا في كثير من المجالات خاصة تلك المتعلقة بالجوانب العمرانية التي يتوخى فيها تنمية المدينة وتطوير قطاعاتها الحساسة، كقطاع المال والأعمال وقطاع السياحة وقطاع الثلاثي الأعلى بصفة عامة، فلأول مرة سيكون للعاصمة مركز إدارة أعمال يضم عددا كبيرا من المرافق ذات البعد الدولي.

كما تستثمر السلطات العمومية لتحسين معالم المدينة، ببناء مرافق البنية التحتية وإنشاء الطرق وإصلاح الأحياء القديمة والأحياء العشوائية في المنطقة الحضرية للمدينة وإعادة بناء البيئة الأيكولوجية وغيرها من المنشآت الأساسية.

وسميا لبناء المدينة وإدارتها على مستوى رفيع وتحسين وظائف المدينة ومعالمها، تهتم المدينة بحماية البيئة وتسلك طريق التنمية المستدامة باعتبارها جزءا من إستراتيجية التنمية حتى آفاق 2025.

وتعمل المدينة على بناء واجهة ساحلية ومدينة مائية بهدف فتح

المدينة في الداخل على البحر وفتحها على الخارج عن طريق تجهيزها
بمرافق الرافقية، ستتجز في منطقة خليج الجزائر وخاصة في الضاحية
القريبة. كما سيعرف الميناء عمليات تهيئة كبيرة لأن الرفع من
المستوى الوظيفي للمدينة مرتبط بتمية الميناء والتوازن بين تنمية
الميناء والمدينة.

وتعمل السلطات العمومية على تعزيز وضع المدينة كأكبر
مركز عمراني له وزنه في هيكلية جميع المجال الوطني، بدعم
روابطها الوظيفية داخليا عن طريق تطوير شبكات النقل
والمواصلات، ومع الخارج عن طريق اتخاذ إجراءات على أكثر من
مستوى، بحيث يكون الميناء أحد العناصر الهامة التي تبنى حولها
تصورات تهيئة المدينة مستقبلا. وترتبط عمليات تهيئة الميناء بعمليات
ستشهدها المدينة وموانئ أخرى قريبة تهدف إلى جعل الميناء ميناء
دوليا حديثا وشاملا ومتعدد الوظائف. وتخطط المدينة بدء مشروع
نقل الميناء شرقا، وبناء منطقة لرسو السفن السياحية وسفن النزهة
غرب منطقة الخليج.

الخاتمة

يعتبر الميناء عنصرا هاما في الاقتصاد الوطني، إذ كل
التبادلات التجارية الدولية تجري عن طريق البحر، لكن الفعالية
والنجاح الاقتصادي مرتبطان ارتباطا وثيقا بدرجة تنظيم وتسيير
الموانئ بطريقة حديثة ومنظمة، تضمن المردودية وفق مقاييس عالمية
وخاصة ونحن نمر من احتكار النشاطات البحرية إلى فتح المجال

للسوق الحرة والمنافسة. فالموانئ الجزائرية بكل أصنافها، غير مستغلة استفلالا عقلانيا يضمن المرودية المرجوة، خاصة الموانئ متوسطة الحجم التي تعاني مشكل انخفاض وتيرة نشاطها في حين أن الموانئ الكبيرة تعرف نوعا من الضغط، كما هو الحال بالنسبة لميناء العاصمة.

يقع ميناء العاصمة في قلب المنطقة المركزية للمدينة ويربط معها بعلاقات تتسم بالشدة والتنوع خاصة في السنوات الأخيرة بسبب زيادة نشاطه وحجم الحركة التجارية التي تمر عبره. جزء هام من حجم الحركة البحرية والتبادل التجاري للجزائر يمر من ميناء الجزائر، الذي يبقى أول ميناء استيراد يعرف حركة كثيفة من المتوقع أن تزيد في السنوات القادمة، مما يحتم على الميناء، وفي ظل المنافسة الحادة القائمة بين موانئ البحر المتوسط، أن يطور في طرق تسييره وفي أساليب معالجته للحركة البحرية والتجارية من عمليات شحن وجمركة وتخليص، خاصة وأن بعض المؤسسات النقل البحري العالمية فتحت لها فروعاً بالعاصمة مقدمة خدماتها التي قد تقصي المؤسسات المحلية العاملة في نفس الميدان.

ترافق عمليات تطوير نشاط الميناء عمليات تهيئة ضخمة تعرفها المدينة وتدخل في إطار دعم سياسة تفتحها على العالم وبالأخص على منطقة البحر المتوسط، المنطقة التي ترتبط بها الجزائر تاريخاً واقتصاداً، فمن المنتظر أن تأتي هذه المشاريع بالجديد وتضع المدينة على أول درجات الارتقاء إلى مصاف المدن ذات الأبعاد الدولية.

- 1- Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine d'ALGER, Ministère de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de l'Environnement, Version préliminaire, 2007.
- 2- Ministère des transports, plan de développement stratégique des ports algériens, Global Insight FRANCE , Maffat et Nishol Engineers inc, Amiship USA, Algérie, décembre 2005.
- 3- Gouvernal. E., Les lignes maritimes et le transport terrestre : quels enseignements peut-on tirer du cas du RAIL LINK, cahiers scientifiques du transport, n°44,2003.
- 4- Dubruel.D. Transport intermodal portuaire : le cas de Hambourg, Paris, INRETS, 2003.
- 5- Amel BERKANIBAZIZ, Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain, Mémoire de magister en aménagement urbain, USTHB, septembre 2002.
- 6- Gouvernal. E., Huchet. J.P. La logique du conteneur : le principal enjeu de l'industrie maritime de lignes régulières, actes du colloques, IUT de Saint - Nazaire, Université de Nantes, 1998.
- 7- CNRS, Pratiques et représentations de l'espace dans les communautés méditerranéennes, par : H.Balfer, P. N.Bauratau et autres, France, 1976.
- 8- الغرفة الوطنية للتجارة والصناعة، دليل المؤسسات الجزائرية لسنة 2007.
- 9- منشورات كلية الآداب وعلوم الإنسانية، الرباط، سلسلة ندوات ومناظرات رقم 109، العثمانيون والعالم المتوسطي، المغرب، 2003.

أهمية ميناء إيول قيصريّة (شرشال الحالية)

أ.ة. الزهرة زعبي
قسم التاريخ، جامعة الجزائر

مقدمة

إشتهر البحر المتوسط في العصر القديم بتعدد موانئه التي كانت تعد قاعدة لإمبراطوريات بحرية، وكثرتها تتجلى من خلال المسافة القصيرة التي تفصل كل ميناء عن الآخر، بحيث لا تتجاوز مسيرة يوم واحد، وبما أن الجزائر هي إحدى البلدان المطلة على هذا البحر، فهي تتميز بتعدد موانئها التي كانت لها شهرة كبيرة بين شعوب العالم القديم.

ومن المعروف أن الموانئ هي أحد جوانب الإرث الإنساني الذي تناولته الكتابات التاريخية بإسهاب، بالإضافة إلى كونه مجال دراسة من قبل اختصاصات أخرى، لأن وجود الموانئ يكشف لنا عن مدى اهتمام الإنسان القديم بالبحر واستغلاله كوسيلة اتصال بمناطق أبعد. فهي صورة تعكس لنا تفاصيل كثيرة عن ذلك العصر، كالعلاقات السلمية والحربية بين الشعوب.

ومع ذلك فإنني أجد الأبحاث الأكاديمية مقصورة في دراستها، وفي أحيان كثيرة تركز على بعض الموانئ التي ظلت بقاياها بادية للعيان أو تردد ذكرها في المصادر الأدبية، لذلك جاءت هذه الدراسة كمساهمة في إثراء هذا النوع من الدراسات.

دوافع إختبار الموضوع

إحتمت لدي حملة من الدوافع جعلتني أختار ميناء إيول -
قيصرية أوجزها في مايلي :

- تواصل وجود ميناء إيول- قيصرية منذ عصر ما قبل التاريخ إلى
الوقت الحالي.

- تزامن تواجده في العصر القديم مع موانئ تعد من أشهر الموانئ
القديمة، والتي كانت قاعدة لإمبراطوريات بحرية، كميناء
قرطاج، فاروس بالإسكندرية، والميناء الروماني أوستي.

- إرتقانه في فترات محددة خلال العصر القديم ليصبح ميناء عاصمة.

- لم تعط الدراسات المتخصصة لميناء إيول - قيصرية العناية
الكافية مقارنة بوزنه التاريخي، وبالتالي فإنه لم يدرس دراسة
جدية من قبل المختصين سواء كانوا أثريين أو مؤرخين، وكل
الذين تناولوه أشاروا إليه بشكل مختصر في إطار دراسة شاملة.

- عرف ميناء إيول - قيصرية خلال الفترة الممتدة من أربعينيات القرن
التاسع عشر إلى غاية الستينيات من القرن العشرين أبحاث ميدانية
وتتقيقات أثرية على اليابسة أو تحت الماء، سواء من قبل مختصين
أو غير مختصين. غير أن هذه التتقيقات توقفت ولم يستغل الكثير
مما كشف عنه في الكتابات التاريخية.

- لمست خطورة تآكل سواحل أفريقيا الشمالية نتيجة للحت البحري
وما ينجم عنه من إتلاف للآثار الساحلية وهي الحالة التي تعانيها
شواطئ ميناء إيول- قيصرية مع الجزيرات المتواجدة فيه، فهذه

الظاهرة تشكل تهديدا يعمل على إخفاء بقايا ماضي قد يمدها بمعلومات وإجابات عن إستفسارات كان ولا يزال ميدان البحث بحاجة إليها.

أهداف الدراسة

- إبراز أهمية ميناء إيول - قيصرية خلال العصر القديم.
- إمكانية تصنيفه ضمن الموانئ العالمية في ذلك العصر.
- التحسيس بخطورة إندثار جزء من معالمه القديمة في الفترة الإستعمارية أثناء إنشاء الميناء الحديث، وما لحق بما تبقى منه في الوقت الحالي من إهمال.
- التأكيد على أن لإيول - قيصرية مجموعة من الموانئ وليس ميناء واحد.
- لفت إنتباه الهيآت المعنية بأنه حان الوقت للإهتمام بهذا النوع من الدراسات، وضرورة إجراء تنقيبات أثرية تحت الماء. على غرار ما يحدث من أبحاث في مناطق مختلفة من العالم، والإستفادة من الخبرات العالمية في هذا المجال والتعاون مع مراكز الأبحاث الدولية.
- إعادة ترميم أجزاء من الميناء وجعله معلما تاريخيا وسياحيا يذكر الجميع بقيمته وعظمته التاريخية لأنني اعتبره بحق ميناء عاصمة الدولة الجزائرية في العصر القديم.

المصادر التي تناولت ميناء إيول - قيصرية :

- ذكرت رحلة حانون القرطاجي التي قام بها في القرن الخامس ق.م
عديد المواقع الساحلية المتواجدة في شمال القارة الأفريقية ومنها
إيول- قيصرية، ولو أنه لم يذكر تفاصيل عن مينائها إلا أن ذلك
يعد دليلا كافيا على وجوده في ذلك العصر.

- تؤكد رحلة سيلاكس Scylax التي حدثت حوالي 350 ق.م على
العلاقات التجارية التي كانت تربط قرطاج بإيول- قيصرية ابتداء
من القرن الرابع ق.م، ونحن نعلم بأن تلك العلاقات تتم عبر البحر
بوجود ميناء.

- أشار بوليبيس Polybe الذي عاش بين 210 و122 ق.م والذي قاد رحلة
حول أفريقيا إلى وجود مراكز هامة في بلاد نوميديا وموريطانيا
بما فيها إيول، لكن الجزء الخاص بهذه المعلومات ضاع ووصلنا
بعض منه عن طريق من جاؤوا بعده ومنهم على وجه الخصوص
بلين الكبير Plin l'ancien في الكتاب الخامس من موسوعة :
"التاريخ الطبيعي".

- ذكر ديودور الصقلي Diodore de Sicile في كتابه : "المكتبة
التاريخية" معلومات تتعلق خصوصا بالعلاقات التي كانت سائدة
بين كل من مدينة قرطاج وموقع إيول، ولو أنه لم يذكر الميناء
بصورة واضحة إلا أن ما قاله يدل على أهميته وقيمه آنذاك،
خصوصا وأن الإتصالات بين قرطاج ومناطق البحر المتوسط

كانت في الأساس تتم عبر البحر ، وهذا يفترض وجود ميناء قادر على إحتواء السفن بمختلف أنواعها وأحجامها

- أما الجغرافيا في سترابون Strabon فقد ذكر الميناء بصريح العبارة وباختصار ، جاء فيها بأن مدينة إيول- قيصرية كان لها ميناء وتقابله جزيرة صغيرة.

- بدوره دُون بطليموس Ptolémée حوالي ثلاثين مركزا ومدينة ساحلية على الشاطئ الموريطاني ومن بينها بالطبع موقع إيول- قيصرية ، وتكلم هو أيضا عن الجزيرة المقابلة للميناء والتي ذكرها بإسم : Psamathos.

- من جهته قدم المؤرخ الروماني ديون كاسيوس Dion Cassius في مؤلفة التاريخ الروماني Histoire romaine معلومات مهمة عن التاريخ السياسي لموريطانيا منذ فترة حكم الملك بوكوس الثاني إلى غاية مقتل بطليموس وهي معلومات تفيد ولو بشكل غير مباشر في إعطاء صورة عن مدينة إيول- قيصرية في ذلك العصر وبالطبع مكانة مينائها من خلال تلك الأحداث وخاصة دوره الدفاعي.

- بالرجوع إلى مصادر العصر الوسيط نجد بعض الرحالة العرب قد أشاروا إلى ميناء إيول- قيصرية ، فمثلا ابن حوقل الذي عاش في القرن العاشر تكلم عن آثار مدينة شرشال بما فيها الميناء ، إذ ذكره بكلمة مرسى بمعنى أن الميناء في عهده لا يزال مستغلا.

- مئة سنة من بعده نجد الجغرافي البكري يقول عنها في كتابه "وصف إفريقيا" بأن مدينة شرشال هي مدينة مهجورة وأن مينائها مغمور تحت المياه.

نصوره لميناء إيول- قيصرية في العصر القديم وتحديدًا في العهد الروماني بناء على نتائج التنقيبات التي حدثت في المدينة خاصة من قبل A.Ravoisié، والإشارات الواردة من طرف الرحالة "شاو"، حيث وصف Cagnat الميناء ووضع له مخططًا وقال بأنه كان مزدوجًا عسكري وتجاري، وتمكن من تحديد عدد وحدات الأسطول التي كانت تتواجد به.

ومن الذين كتبوا عن هذا الميناء وأعطوه أهمية كبيرة المؤرخ المشهور "قزال" S.Gsell في : الأطلس الأثري للجزائر ورقة رقم ١١٤. أعطى تفاصيل جد دقيقة عنه مستفيدًا من الأبحاث التي سبقته. خصوصًا وأنه كان من الذين عملوا ميدانيًا في المنطقة، وقد أفاده ذلك في إنجازاته العديدة، أذكر منها على سبيل المثال لا الحصر :

Monuments antiques de l'Algerie، والتي أشار فيها لميناء إيول-

قيصرية في الجزء الثاني منه.

كما أعطى معلومات وافية عن المدينة بما فيها الميناء في

الجزء الثامن من موسوعته التي تحمل عنوان : Histoire ancienne de

l'Afrique du Nord، وله أيضًا دراسات خاصة بتاريخ مدينة شرشال

منها : Cherchel, antique Iol Caesaréa، وهو بذلك يعتبر المؤرخ الرئيس

لهذه المدينة، حيث نشر عنها كذلك في سنة ١٩٢٦ فصلاً ضمن عمله

.Promenades archéologiques aux environs d'Alger :

من جهته قام le Commandant Quemard في سنة 1931 بإنزال
غواصين في الجزء الشرقي من الميناء أسفرت عن وجود بقايا بناءات
تحت الماء. وقد قام في هذه الفترة بإنجاز خريطة لشاطئ المدينة جمع
فيها دلالات ثمينة، وقد نشرهاته الدراسة في عمل مشترك مع C.F
Lacoste حملت عنوان : Les ports antiques d'Algerie. La division
navale de Maurétanie. Le port militaire romain de Césarée
(Cherchell). Esquisse archéologique et historique d'après les
،Revue maritime : في ،découvertes et sondages les plus récents.
ديسمبر 1932.

إلى جانب ذلك فإن علم الآثار البحرية لعب دورا في تعريفنا
بالميناء في عصوره القديمة حيث قام مجموعة من الغواصين رفقة عالم
الآثار Ph. Diolé بإكتشافات تؤكد وجود آثار غارقة في الموقع
القديم، وقد سجل ذلك في كتابه : Promenade d'archéologie sous-
marine الذي نشره سنة 1952 حيث تكلم في الفصل السابع منه عن
ميناء مدينة شرشال التي مكث فيها 8 أيام وهي مدة قصيرة كما
أوضح ذلك بنفسه، خاصة وأنه في كثير من الأحيان لم تسمح له حالة
البحر بالفوص وبالتالي فهي دراسة غير كافية وموجزة رغم أهميتها.

من التقنيات المهمة والملفتة للإنتباه ما قام به Jean Lassus بين
سنتي 1958 و1959 والتي نشرت نتائجها في : Comptes Rendus des
Séances de l'Academie des Inscriptions et Belles Lettres سنة 1959
المجلد 103 رقم : 2 بعنوان : Les découvertes récentes de Cherchel

تتعلق خاصة بالميناء والجزيرة المعروفة بإسم جوانفيل Joinville ، أكد من خلالها بأن الأثر الأكثر قدما المكتشف في تلك الجزيرة يعود إلى القرن السادس أو الخامس ق.م، والشئ المهم الآخر هو إكتشافه لبقايا المنارة القديمة التي أعطى تفاصيل وافية عنها.

كما قام الإنجليزيان المختصان في الآثار البحرية R.A.York و D.P.Davidson بنشر كتابهما : Roman harbours of Algérie. Maghreb project سنة 1968. وقد ذكرا بدورهما آثارا غارقة للميناء القديم، إلى جانب ذلك إكتشفا ميزة أخرى ميزت هذا الميناء ألا وهي الصيد البحري، حيث عثرا على أحواض لتربية الأسماك وبالقرب منها أحواض لتعليقها.

ومن بين الدراسات التي لا بد من الإشارة إليها أطروحة الدكتوراه التي أنجزها : Ph.Leveau بعنوان : Caesaréa de Maurétanie, une ville romaine et ses campagnes نشرت من قبل المدرسة الفرنسية بروما سنة 1984 ، وتعتبر دراسة تاريخية وأثرية على درجة عالية من الأهمية، تدور حول مدينة قيصرية عاصمة موريطانيا القيصرية وما جاورها. تطرقت الدراسة إلى ميناء المدينة والأهمية التي كان يتمتع بها لكن لم تعط تفاصيل كثيرة.

أحدث الدراسات التي إستطعت الإطلاع عليها هي أطروحة دكتوراه تحمل عنوان : Les ports phéniciens et puniques. géomorphologie et infrastructures. Nicolas Carayon قدمت من قبل ،

نوقشت بتاريخ : 17 ماي 2008 بجامعة ستراسبورغ، تناول فيها صاحبها ميناء قيصرية خلال الفترة السابقة للعهد الروماني من جوانب عديدة : الميناء الطبيعي وحوض جزيرة جوانفيل والرصيف وأشياء أخرى كثيرة.

الموقع وأصل التسمية

يبعد ميناء إيول قيصرية حوالي 100 كلم إلى الغرب من الجزائر العاصمة⁽¹⁾. وقد ساد الاعتقاد لمدة طويلة أن إسم الميناء القديم مأخوذ من إسم إله فينيقي⁽²⁾. لكن الدراسات العلمية تؤكد أن إيول تعود إلى الأسماء التي تبدأ ب : il اللاتينية والتي تعني جزيرة⁽³⁾، إذ نجد أن كل المواقع الساحلية للشمال الأفريقي التي تتواجد بقربها جزر تبدأ بحرف : l مثل : إيجيجلي (جيجل الحالية) وإيكوزيوم (الجزائر العاصمة). ولو تعمقنا أكثر في الموضوع سنجد أن أصلها فينيقي وتعني نفس المعنى اللاتيني أي جزيرة.

وابتداء من عصر الملك يوبا الثاني (25 قم - 23 م) أطلق عليها : قيصرية عرفانا لقيصر⁽⁴⁾، وقد ذكر موقعها بهذا الإسم في مجموعة من المصادر الكلاسيكية منها كتابات بلين⁽⁵⁾ وسترابون⁽⁶⁾. وذكرت بالإسمين معا أي إيول - قيصرية من قبل الجغراف في بطليموس⁽⁷⁾.

أما عن إسمها الحالي شرشال فلا يوجد تفسير مقنع وأكيد، رغم أن بعض الرحالة العرب كانوا قد أرجعوا إسمها إلى المهندس Shenschar الذي بنى جداراً شُبه بسور مدينة شرشال القديم.

لمحة تاريخية حول ميناء إيول- قيصرية

من خلال المكتشفات الأثرية والمصادر الأدبية فإن ميناء إيول- قيصرية مرّ في العصر القديم بمراحل متواصلة.

مرحلة ما قبل التاريخ

إلى غاية اليوم لم يعرف بالتحديد أوّل من أنشأ ميناء إيول- قيصرية، لكن تم الكشف عن وجود مخلفات تعود إلى العصر الحجري القديم، وتحتوي على أدوات موسستيرية في مواقع قريبة جداً من الميناء، منها كهوف جبل شنوة. بالإضافة إلى ذلك أكتشف خنجرا يعود إلى العصر الحجري النحاسي برأس جبل الشنوة المطل على الميناء. هذه الاكتشافات أدت بكل من P.R Giot و G.Camps بتقديم فرضية قيام الشعوب الساكنة بالقرب من البحر في هذه المنطقة بالملاحة منذ ذلك العصر⁽⁸⁾. والتي رأى فيها Ph Leveau أهمية كبيرة لأن الأمر يتعلق مباشرة بالمرحلة التي تسبق مجيء الملاحين الفينيقيين⁽⁹⁾. وإن كانت المسألة بحاجة لدراسة أعمق إلا أنها تعتبر دليلاً هاماً على أن الميناء كان له وجود ودور منذ ذلك الزمن.

المرحلة الفينيقية

ومع ذلك فإن الكثير من المؤرخين يرون أن الفينيقيين هم أوّل من أسس ميناء إيول- قيصرية مثل باقي الموانئ الأخرى، والدليل هو إسم الموقع الذي يعود إلى أصل فينيقي، وأيضاً ذكره من قبل

المصادر الأدبية على أنه كان خلال العصر البونيقي ميناء بآتم معنى الكلمة وليس مجرد مخبأ.

أما المكتشفات الأثرية فهي عديدة ومتنوعة منها صنع Cymbale من البرونز أستخرج من تحت الماء أثناء تنقيبات عالم الآثار البحرية Ph.Diolé كُتب عليه كتابات بونيقية تؤرخ بالقرن الثاني ق.م، وقطعة من تابوت ذو صنع فينيقي وجعارين مصرية وفينيقية^(١٥).

وحدد أقدم أثر للفينيقيين بالقرنين السادس والخامس ق.م من خلال ما تم العثور عليه في جزيرة جوانفيل، والذي يؤكد بأنهم إستوطنوا جنوبها أي إستغلوا الحوض المائي الذي يمتد بينها وبين الشاطئ كميناء طبيعي، لكن لم تفصح هذه المكتشفات عن قيام الفينيقيين بتهيئته كبناء الحواجز والأحواض وغيرها، على غرار ما فعلوه في محطات أخرى^(١٦). ومع ذلك فإنه إحتل المكانة الثانية في ذلك الوقت من حيث الأهمية ودوره في غربي البحر المتوسط بعد ميناء قرطاج.

وقد كشفت التنقيبات التي أجراها G.Vuillemot في الجزيرة أنّ هناك طبقات أقدم من الطبقة التي تعود إلى العصر الهلنستي، والتي حدد تاريخها بالقرن الخامس ق.م. كما أكدت البعثة الجزائرية الانجليزية التي قادها كل من T.W Patter ونصيرة بن صديق سنة 1979، والتي نقبت تحت الساحة العمومية بمدينة شرشال

على وجود طبقات تعود إلى نفس تلك الفترة تثبت أن الشريط الساحلي إستوطن من قبل الفينيقيين^(١٢).

والمعروف عن الفينيقيين عند قدومهم إلى بلاد المغرب يقومون بالبحث عن المناطق التي بها خلجان أو التي تتواجد أمامها جزر لأنهم في البداية لم يكونوا يحدثون أية تغييرات على الموقع، وقد جلبهم موقع إيول - قيصرية لأنه يتوفر على شروط الميناء الطبيعي، فجزييرته تعتبر كاسرا للأمواج وتحميه من الرياح الشمالية الشرقية، لكن الأبحاث في الوقت الحالي لم تؤكد فيما إذا كانوا قد بنوا سورا حول الجزيرة^(١٣).

المرحلة النوميدية

كان موقع إيول من ضمن ممتلكات مملكة المازيسيل أثناء حكم الملك سيفاكس Syphax، وبعد إنهزامه سنة 203 ق م أدمجت مملكته في مملكة الماسيل التي شكلت من قبل ماسينيسا^(١٤).

ارتقت إيول خلال هذه المرحلة إلى مصاف عاصمة في زمن الملوك النومديين منهم ميكيبسا الذي حكم بين 148 و 118 ق م، ثم الملوك المور : بوكوس الثاني الذي أنشأ فيها إقامته، وكان حليفا لقيصر خلال الحرب الأهلية الرومانية، وبعد موته سنة 33 ق م، وفي ظل عدم وجود وريث له، أخذ أوكتافوس هذه المملكة^(١٥). إن اختيار موقع إيول- قيصرية من قبل بوكوس كعاصمة لمملكته

يفسر، من الممكن، بوجود تجمع سكاني مهم بها لأهالي المنطقة المتأثرين كثيرا بالثقافة البونيقية.

كما إتخذها يوبا الثاني عاصمة لمملكته موريطانيا التي ضمت المغرب وثلاثة أرباع الجزائر، وتجمع المصادر على أنه جعلها ميناء كبيرا، وإستمرت كذلك أثناء حكم ابنه بطليموس (23م - 40م)⁽¹⁶⁾.

المرحلة الرومانية

بعد مقتل بطليموس من قبل الإمبراطور كاليغولا Caligula، قسمت موريطانيا إلى مقاطعتين يفصلهما نهر ملوية وهما : موريطانيا الطانجية وموريطانيا القيصرية التي إتخذت مدينة قيصرية عاصمة لها⁽¹⁷⁾، وبالتالي تواصل دور مينائها في هذه المرحلة إلى غاية نهاية العصر الروماني.

ومنذ العهد الوندالي تمتعت هذه المقاطعة بنوع من الإستقلالية. حيث إكتف الوندال ببعض المراكز الساحلية بما فيها بالطبع ميناء قيصرية. فجنسريق قائد الوندال كان منذ وصوله إلى شمال أفريقيا قد جعله محطة للأسطول الوندالي⁽¹⁸⁾.

كما تواصل وجود هذا الميناء في العصر البيزنطي، لأن البيزنطيين كانوا قد حافظوا على نفس مخطط المدينة بما فيها الميناء. لأنهم كانوا قوة بحرية بالدرجة الأولى، فإلقاء نظرة على الليمس البيزنطي يتضح ذلك، حيث كانت بقايا القلاع البيزنطية منتصبة حول كل ميناء ومنها بالطبع ما وجد حول ميناء قيصرية⁽¹⁹⁾.

ورغم أن الميناء تواصل دوره حتى بعد العصر القديم إلا أن ذلك لم يكن بنفس الأهمية التي كان عليها في السابق، وهو ما نستخلصه من قول ابن حوقل : "... وشرشال مدينة قديمة أزلية قد خربت، وفيها مرسى وبها آثار قديمة وأصنام من حجارة ومبان عظيمة"⁽²⁰⁾. وأرجع الرحالة شاو تحطيم معالم مدينة شرشال بما فيها الميناء إلى زلزال قوي جدا لدرجة أن الميناء أصبح يعج ببقايا المباني⁽²¹⁾.

هياكل الميناء

بالنظر للمخطط الذي وضعه R.Cagnat لميناء إيول-قيصرية في العصر القديم (انظر الشكل رقم : 1)، نلاحظ تقسيمه إلى ميناءين، وكما يقول فإنه اعتمد في ذلك على ما ذكره الرحالة شاو، وبالأستعانة بالمخطط الذي قدمه A.Ravoisié، المتمثل في منظر لميناء شرشال سنة 1840، كما اعتمد على أعمال بعض المهندسين والعسكريين منها مثلا الإكتشافات التي جرت سنة 1841 من قبل Richard قائد مازافران والاكتشافات التي حدثت سنة 1843 من قبل Giret مهندس الجسور، وهي أعمال سمحت له بأن يكون صورة عن تهيئة الميناء قديما⁽²²⁾. وعمله هذا نجده يتردد في كتابات S.Gsell⁽²³⁾ بل في كل دراسة تتعرض لميناء إيول-قيصرية.

الميناء التجاري : (انظر الشكل رقم : 1)

حسب المؤرخ Cagnat فإنه يقع في الجزء الشرقي، ويشغل الحيز الغربي من خليج شرشال، يحده من الشرق كاسر الأمواج⁽²⁴⁾ الذي

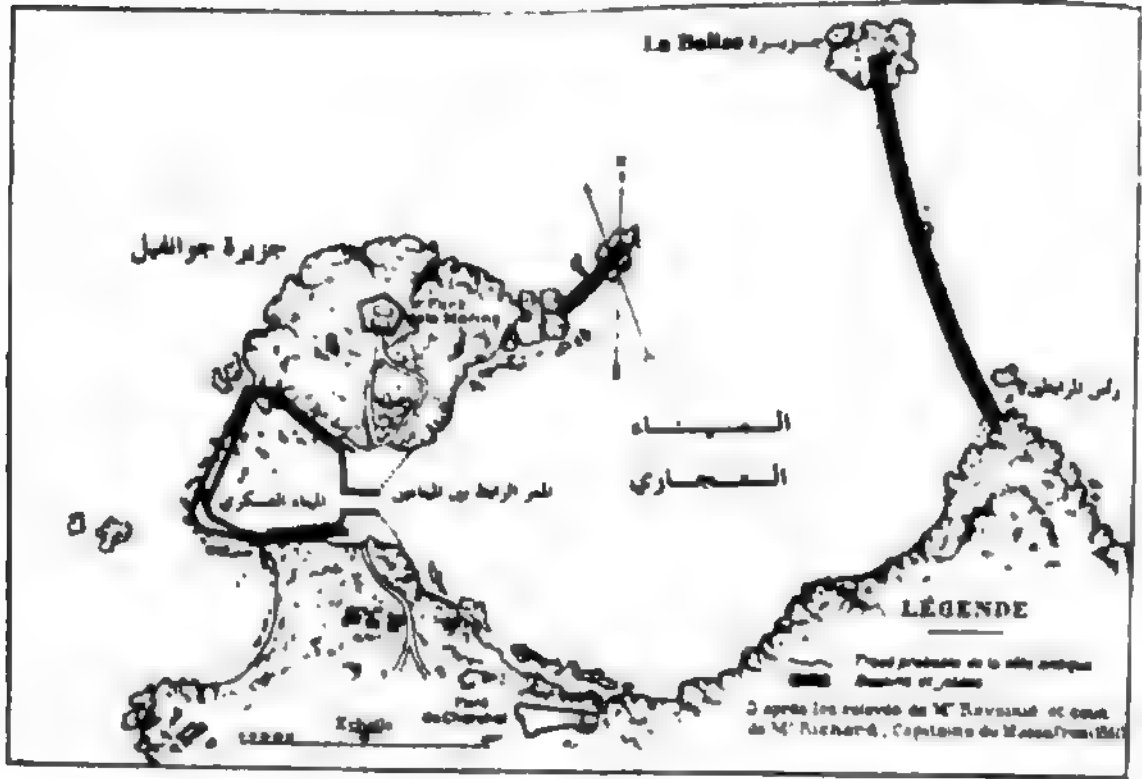
ينطلق من رأس المرابطين إلى غاية جزيرة la Balise، كانت بدايته عريضة عند الشاطئ ثم يصبح ضيقاً⁽²⁵⁾. وإلى غاية اليوم يمكن رؤية الصخور البارزة من تحت الماء شاهدة عليه كما توضحه الصورة.

حُدّد مدخله من ناحية الشمال بين نهاية هذا الكاسر وبين طرف كاسر آخر يربط جزيرة جوانفيل بجزيرة موازية لها، وهو معرض بشكل كبير للرياح الآتية من الشمال⁽²⁶⁾، وقدّر Ph.Leveau مساحته بـ 9 هكتارات⁽²⁷⁾.

يذكر Cagnat أن هذا الميناء يتصل بالميناء العسكري بواسطة مدخل ضيق قدره Ravoisié بـ 10,20 م. أما Giret فقدّره في المخطط الذي وضعه بـ 15 م⁽²⁸⁾.

ورغم كثرة الصخور وحطام المباني فيه لدرجة أن ديولي Diolé لم يستطع تقدير عمقه، إلا أن الأبحاث لم تهتم بدراسة هذا الكاسر، وبالتالي لم يعط تاريخاً محدداً له أو العصر الذي يعود إليه⁽²⁹⁾، لكن N.Carayon قال بأنه يعود إلى العصر الروماني، لأن الكواسر العمودية la jetée perpendiculaire على الشاطئ لم يثبت وجودها.

شكل رقم 1 : مخطط ميناء إيول-قيصرية



المرجع (بتصرف) : R.Cagnat, l'Armée romaine.

قبل العصر الروماني⁽³⁰⁾. ويرجع المؤرخ S.Gsell إنشائه إلى الملك يوبا الثاني⁽³¹⁾. أما ديولي فيرى بأن جزء من تلك الآثار سابقة للعصر الروماني، ويعتقد أن وفرة الحجارة والأعمدة وحطام المباني خاصة المتواجدة قرب الشاطئ تدل على وجود عمارات كانت قد بُنيت على الشاطئ وعلى ذلك الكاسر. كما لفت إنتباهه كسر أو ممر عند منتصف الكاسر لكن لم يتمكن من تحديد طبيعته، هل هو كسر أحدث في عصر لاحق أو أنه عبارة عن ممر أنشئ منذ البداية ويُعد أحد مداخل الميناء، وحسب رأيه فإن الفصل في ذلك يكمن في

رفع الأنقاض التي لاحظ عليها نقوشا يمكن أن تمد الباحثين بمعلومات وتجب عن إستفسارات⁽³²⁾.

إن ما وجدته ديولي من بقايا مباني كثيرة تحت الماء يؤكد صحة مشاهدات الرحالة شاو في القرن الثامن عشر حين قال عندما يكون مستوى مياه البحر منخفضا، وهو ما يحدث في غالب الأحيان بعد هبوب رياح الجنوب والرياح الآتية من الشرق، نرى أن عمق هذا الميناء يزدحم بالأعمدة الضخمة وحطام الجدران، وأشار في نفس السياق إلى الحماية الكبيرة التي كان يقدمها الميناء للسفن، وكانت المباني المتواجدة حوله تتمتع بدورها بحماية كلية من الرياح التي تهب من مختلف الجهات⁽³³⁾.

ورغم أن كل الذين درسوا ميناء إيلول- قيصرية قد أجمعوا على أن هذا الجزء الشرقي يُعد الميناء التجاري

إلا أن Diolé خالفهم، وقال بأنه كان ميناء للصيادين. وبالمقابل حدّد الميناء التجاري بالقرب من التجمع السكاني أي على الشاطئ وتحديدًا بالقرب من الخزانات عند مصب واد صغير في شاطئ رأس المرابطين وهو المكان -حسب رأيه- الذي كانت تصطف فيه السفن التجارية للفينيقيين والإغريق والبونيقين⁽³⁴⁾.

الميناء العسكري : (أنظر الشكل رقم : 1)

يقع بين جزيرة جوانفيل والشاطئ، يتمتع بحماية جيدة من الرياح التي تهب من مختلف الجهات بفضل تلك الجزيرة، وهو يتطابق مع الميناء الحالي.

وصفه كل من Cagnat⁽³⁵⁾ وGsell⁽³⁶⁾ بأنه الميناء العسكري، وكان محميا من ناحية الشمال بجزيرة جوانفيل، ومن الغرب بواسطة كاسر jetée يربط الجزيرة باليابسة، ولم يبق اليوم من البناءات القديمة أي أثر، لكن Carayon يرى عدم الجزم بأنه ميناء عسكري لعدم العثور به على شيء ذو خاصية عسكرية⁽³⁷⁾.

يرجع البعض تأسيسه إلى الملك يوبا الثاني لكن في الحقيقة أن وجوده سابق للممالك النوميديّة، لأن الرحالة سيلاكس في القرن الرابع ق.م قال بأنه ميناء جزيرة، ولأنه أكتشف في الجزيرة ذاتها مخلفات تعود إلى الفينيقيين المعروفين بتهيئتهم للموانئ. وعليه فإن مافعله الملك يوبا هو إعادة تهيئته وربما توسيعه.

قدر Cagnat عمقه بين 2.5 م و3.2 م، وبإمكانه إستقبال 13 سفينة ذات صفين من المجاديف يصل طول كل واحدة منها 52 م وعرضها أكثر من 6 م⁽³⁸⁾.

ظلت آثاره التي ذكرها الرحالة شاو والمتمثلة في سور ذو أروقة، دكاكين، ورشات لتصليح السفن، ودار الأسلحة بادية للعيان، وقد شاهدها كل من Ravoisié وGiret في الأربعينيات من القرن التاسع عشر⁽³⁹⁾.

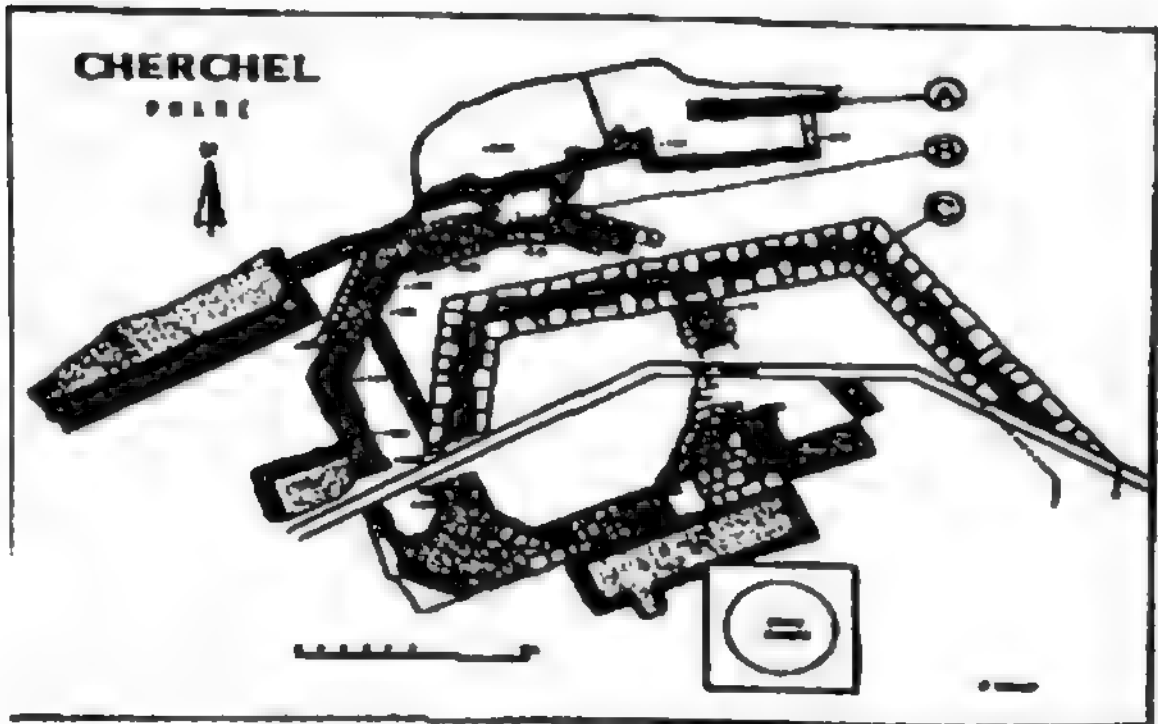
أكتشف عند مدخله سنة 1847 هيكلان لسفينتين رومانيتين
أثناء عمليات تجريف الميناء⁽⁴⁰⁾، التي كانت نتيجتها المسح الكلي له
وتغيير شكله بصورة نهائية ومُحي كل أثر للميناء القديم لدرجة أن
Diolé يصفه بعقدة ميناء شرشال⁽⁴¹⁾.

موانئ أخرى إفتراضية

نفى Cagnat وجود ميناء يقع إلى الغرب من الميناء العسكري،
رغم أنه ذكر رأي متداول بين سكان المنطقة بوجوده، والسبب في
رأيه أن المنطقة معرضة لرياح الغرب وأمواج البحر⁽⁴²⁾. في حين عارضه
Diolé وقال بأن تلك المنطقة تزخر بآثار مباني وخزانات لا زالت باقية
في مكانها تشير إلى مراكب كانت تستطيع المجيئ والرسو عند
الرصيف الذي أنشأه الرومان بين الجزيرة والشاطئ. ورغم أن هذا
الميناء معرض لرياح الغرب لكن بقايا الكاسر المهدم كانت تضمن
له حماية كافية. ويتصل هذا الميناء الإفتراضي بالميناء العسكري
عبر ممر والدليل على ذلك أن المراكب في العهد العثماني كانت
تدخل وتخرج من شرشال من جهتي الغرب والشرق، والدليل الآخر
هو أن مخططات الميناء التي أنجزت أثناء الفترة الإستعمارية تثبت أن
الحوض الذي بني فيه الميناء الحالي كان له ممر غربي. وحدد Diolé
ميناء إفتراضي آخر يتواجد إلى الشمال أي أمام جزيرة جوانفيل،
أطلق عليه ميناء متقدم، لأنه عثر على بقايا إسمنت تحت الماء إعتقد
بأنها بقايا لكاسر أمواج يحمي الميناء من جهة البحر⁽⁴³⁾.

قام J. Lassus بالتقيب في جزيرة جوانفيل وتم الكشف عن منارة ميناء إيول-قيصرية. وهي عبارة عن مبنى ثماني الأضلاع، قدر سمك الجدران بحوالي 1.62 م، وبلغ أعلى جزء من بقايا المنارة 3 م. لم يبق منها إلا أساساتها. (انظر التخطيط الذي يرمز له بحرف B : في الشكل رقم : 2) والتي بنيت حسب التقليد الهلنستي لذلك شبهها J. Lassus بمنارة الأسكندرية. وكانت قد بنيت بجوار هيكل يبدو أنه كان سابقا لوجودها والمشار إليه بالحرف A :، وهناك بقايا قلعة تعود إلى العصر التركي أقيمت على جزء من أنقاض المنارة، وهي التي يدل عليها الحرف C :⁽⁴⁴⁾.

شكل رقم 2 : تخطيط يمثل بقايا منارة ميناء إيول-قيصرية



المرجع : J. Lassus, les découvertes récentes, p. 221.

هناك شيء آخر مهم في إكتشافات J.Lassus وهو الهيكل الذي عثر على جزء من أساساته وأرجع تاريخ إنشائه إلى عصر الملك يوبا الثاني وسابق لوحود المنارة، وقال أنه كان يبدو من البحر مهيبا بشكله الضخم⁽⁴⁴⁾، ورغم ذلك أجد أن يوبا رأى أنه لم يؤدي الدور المرجو منه فأقدم على إنشاء المنارة التي كانت منطقيا معلما مهما بشكلها وإرتفاعها وهندستها والدقة في بنائها التي لفتت إنتباه J.Lassus نفسه، والتي لازالت تطرح تساؤلات تتطلب الإجابة عليها القيام بتتقيقات.

دور الميناء التجاري

يبرز هذا الدور من خلال أهميته في التجارة الخارجية، أي العلاقات التجارية التي عقدها مع مجموعة من الموانئ المشهورة آنذاك والمطلّة على شواطئ حوض البحر المتوسط. فقد إهتم الملك يوبا الثاني بالتجارة البحرية

مع شبه جزيرة إيبيريا، فكانت البضائع الآتية والمتجهة من وإلى موريطانيا تمر عبر قادس، مالقا، وقرطاجنة. أما التجارة مع بلاد الغال فتشهد عليها خاصة وفرة كسور مزهريات حمراء اللون مغطاة بطلاء شفاف أو مزينة بصور عليها علامات مراكز صناعتها، كما عثر على نقود في غالة تعود إلى عصري يوبا الثاني وإبنه بطليموس⁽⁴⁵⁾، بالإضافة إلى الصلات التجارية التي كان يعقدها هذا الميناء مع موانئ إيطاليا خاصة أوستي.

دور الميناء الدفاعي

يتجلى دوره الدفاعي من خلال مسائل عدة الخدمتها في النقاط التالية :

- بداية إتخذة الفينيقيون أو على الأقل جزء منه وتحتديدا حربية جوانفيل كمبغيا لهم للإحتماء من الأخطار التي قد يتعرضون إليها من قبل الأهالي⁽⁴⁷⁾.

- يتجلى دوره الدفاعي أيضا من خلال وجود هياكل ومباني دفاعية منها مثلا المنارة التي لم يقتصر دورها على إرشاد الملاحين بل كان لها دور المراقب.

- كان قاعدة عسكرية لأسطول الملك يوبا الثاني إذ يرى العكثير بأن الإمبراطور الروماني أوغسطس سمح ليوبا بذلك لأن وجوده ضروري خاصة لترويج التجارة.

- جعله الرومان كمقر لإيواء إحدى فرق أسطولهم الحربي⁽⁴⁸⁾، والتي بلغ عدد وحداتها كحد أقصى يستطيع الميناء إحتوائه حسب المؤرخ 13 Cagnat سفينة ذات الصفين من المجاديف، وهي عبارة عن سفن سريعة وخفيفة يصل طولها 52 م وعرضها أكثر من 6م⁽⁴⁹⁾. وهي الفرقة التي أرسلت إلى قيصرية بهدف قمع الإنتفاضة التي قامت على إثر مقتل بطليموس والتي تحولت فيما بعد لتصبح نواة لأسطول مقاطعة موريطانيا القيصرية. أما عن دورها فهو متعدد المهام : مقاتلة القراصنة والقيام بدور شرطة الشواطئ وحماية القوافل العسكرية التي ترسل من إيطاليا، وأهميتها تتجلى من

خلال وصفه تحت قيادة حاكم مقاطعة موريطنيا القيصرية
"الذي كان مقره بقبصرية"⁴¹

دور الميناء في الصيد :

من النشاطات الأساسية التي كانت لهذا الميناء صيد
الأسماك وتجفيفها. حيث اكتشفت أحواض خاصة بذلك لازالت
أثارها مغمورة تحت ماء. وهي عبارة عن أحواض لتربية الأسماك
وبالقرب منها هناك أحواض تتطرق مع مشآت تعليل الأسماك، لأن
شاطن هذه المنطقة يتمتع بوفرة لأسماك التي فاقت الإستهلاك
المحلي وتلك لأثارته نكشف عنها من قبل كل من : R.A York
وDP Davidson⁴².

خاتمة :

يتضح من خلال هذه الدراسة المتواضعة لميناء إيول - قيصرية
بعض الملاحظات والتوصيات منها :

- إلى غاية العصر الوسيط لاتزال بقايا الميناء القديم لإيول - قيصرية
بادية للعيان.

- لم تذكر المصادر القديمة المنارة، ولم تعط لميناء إيول - قيصرية
أهمية كبيرة مقارنة بما ذكرته عن بعض الموانئ

الأخرى في البحر المتوسط، وهذا يدخل في إطار عدم اهتمام
هذه المصادر بالمنطقة ككل إلا حينما يتعلق الأمر

تصلتها بأحداث البحر المتوسط. وبالتالي فإن هذه المصادر،
محفنة في إيراد معلومات وافية عن ميناء سنان له حضور في
العصر القديم.

- إن عدم ورود معلومات مفصلة عن الميناء في المصادر القديمة لا
يفسر بقلة أهميته آنذاك أو أن دوره لا يذكر، لأن التقنيات
الأثرية سواء على اليابسة أو تحت المياه رغم قلتها أثبتت تحوله
من مرفأ طبيعي إلى ميناء إصطناعي، وأصبح من أشهر موانئ
ذلك العصر، بهندسته التي لا تقل عن مواصفات أشهر موانئ
العصر القديم خاصة الرومانية منها.

- كان لميناء إيول - قيصرية عدة وظائف.
- برز دور الميناء الحضاري السلمي بصورة أكبر قبل العصر
الروماني، وطفى دوره الحربي على الجانب السلمي ابتداء من ذلك
العصر.

- جعل هذا الميناء إيول - قيصرية إحدى المدن البحرية الهامة في
العصر القديم. فكما قال شاو كان كبيراً جداً ورحباً ومزدحماً
بالمباني وكانت له فوائد كثيرة، تشهد عليها البقايا المبعثرة في
قاع البحر.

- تدخل يد الإنسان في تهيئته واضحة جداً من خلال هياكله التي
حمته من أمواج البحر والرياح، فهو عبارة عن مركب من
الأحواض له مداخل مختلفة حسب اتجاه هبوب الرياح.

- إزدهار المدينة متأت من الدور الرئيس الذي لعبه في المبادلات التجارية مع مختلف المناطق.
- وجود بقايا متناثرة في أماكن أخرى من الميناء دليل على أن إيول-قيصرية لم يكن لها ميناء واحد بل عدد من الموانئ كل حسب اختصاصه، فقد وجب رؤيتها من تحت الماء لفهم قيمتها.
- ضرورة المحافظة على ما تبقى من آثاره وإعادة ترميمها.
- تعد هذه الدراسة بسيطة وغير كافية لهذا المعلم العظيم بهياكله، بمكانته الإقتصادية والدفاعية، بمركزه السياسي والحضاري، وعليه فإنه لا زال بحاجة لدراسة ميدانية معمقة وشاملة.

الهوامش :

- (1) Stéphane Gsell, Cherchel. Antiquité Iol- Caesaree, Alger . Imprimerie Officielle Sd. p.9.
- (2) Stéphane Gsell, Promenades archéologiques aux environs d'Alger (Cherchel, Tipasa, le Tombeau de la Chrétienne), Paris . Société d'édition les Belles Lettres, 1926, p.8
- (3) Nicolas Carayon, Les ports phéniciens et puniques. Géomorphologie et infrastructures, Thèse de Doctorat, Université Strasbourg II, 2008, p.188.
- (4) Stéphane Gsell, Histoire ancienne de l'Afrique du Nord, Paris . Librairie Hachette, 1928, T.8, p.224
- (5) Pline l'Ancien . Histoire naturelle , traduit par Hubert Zehnacker, Paris . Gallimar, 1999, V, 20.
- (6) Strabon, Géographie, Traduit par Amedée Tardieu, Paris : Librairie Hachette, 1880, XVII, 3,12.
- (7) S.Gsell, op-cit, p.230.
- (8) G.Camps et P.R.Giot, " Un poignard chalcolithique au cap Chenoua", Libya, Anthropologie - Préhistoire, T8, 1960.
- (9) Philippe Leveau, Caesarea de Maurétanie, une ville romaine et ses campagne, Roma : Ecole Française de Rome, 1984, p.9-10.
- (10) Philippe Diolé, Promenades d'archéologie sous- marine, Paris : Editions Albin Michel, 1952, p.163.
- (11) Nicolas Carayon, op- cit, p.188.
- (12) Ph.Leveau, op-cit, p.12-13.
- (13) S.Gsell, Cherchel..., op- cit, p.12.
- (14) Ph. Leveau, op- cit, p.11.
- (15) Encyclopédie Berbère, France : Aix-en -Province, 1992, T.11, p.1698.
- (16) Ibid, p.1698.
- (17) Ibid.
- (18) E.F.Gautier, Généric, roi des Vandales, Paris . Payot, 1932, p.173.
- (19) Ibid, p.275-276.

(20) ابن حوقل (أبو القاسم بن حوقل النصيبى)، صورة الأرض، بيروت :

منشورات مكتبة دار الحياة، دون تاريخ، ص، 78.

- (21) Dr. Shaw Voyages dans la Régence d'Alger ou description géographique, physique, philologique, etc..., traduction de J.Mac Carthy, Paris, 1830, p. 269- 270.
- (22) René Cagnat, l'Armée romaine d'Afrique et l'occupation militaire de l'Afrique sous les empereurs, Paris : Imprimerie nationale, 1913, p.280-281.
- (23) S.Gsell, Promenades archéologiques . ., op- cit, p. 80.
- (24) R. Cagnat, op- cit, p.281.
- (25) Ph. Diolé, op- cit, p.158.
- (26) R. Cagnat, op- cit, p. 281.
- (27) Ph. Leveau, op- cit, p.48.
- (28) R. Cagnat, op- cit, p.281-282.
- (29) Ph. Diolé, op- cit, p.157.
- (30) Nicolas Carayon, op- cit, p.654.

- (31) S Gsell, Histoire ancienne... op-cit, p.231
 - (32) Ph. Diolé, op- cit, p.157.
 - (33) Dr. Shaw, op- cit, p.270.
 - (34) Ph. Diolé, op- cit, p.158
 - (35) R. Cagnat, op- cit, p. 281.
 - (36) S.Gsell, Promenades archeologiques , op- cit, p.80.
 - (37) Nicolas Carayon, op- cit, p.500
 - (38) R.Cagnat, op- cit, p. 282- 283.
 - (39) Ibid, p. 282
 - (40) S Gsell, op- cit, p.80.
 - (41) Ph. Diolé, op- cit, p.159
 - (42) Cagnat, op- cit, p. 280
 - (43) Ph. Diolé, op- cit, p.157, 160- 162.
 - (44) **Jean Lassus**, " Les découvertes recentes de Cherchel ". Comptes-Rendus des Séances de l'Academie des Inscriptions et Belles Lettres, 1959, N° 2, V.103, p 222
 - (45) Ibid, p. 219
 - (46) S.Gsell, Histoire ancienne... op-cit, p.231- 232.
 - (47) S Gsell, Promenades archéologiques ..., op- cit, p. 8.
 - (48) Ph. Leveau, op- cit, p.47.
 - (49) Cagnat, op- cit, p.283- 284.
 - (50) Ph. Leveau, op- cit, p.47- 48.
 - (51) Ibid , p.49- 50
-

دور البحرية الجزائرية في القضايا الإنسانية الخارجية بين القرنين الخامس عشر والتاسع عشر الميلاديين

أ. مصطفى داودي،
جامعة الجلفة

إن الحديث عن البحر مقرونا دائما بالحضارة، وأن الحضارة على مر العصور ترتبط ارتباطا وثيقا بصفاء الأنهار وشواطئ البحار والمحيطات، ومن هنا فإنه مثلما قال المؤرخ الفرنسي (فرنان بروديل F. Braudel) : "المتحكم في البحر دوما هو المتحكم في الثروة" ، وهو يملك كل مقومات السيادة والقوة، إلا أن الكتابات الغربية وهي تتحدث عن بلدان المغرب وعلاقتها بالبحر تحاول دوما أن تربطها بجهل البحر وعدم درايتها به، وفي ذلك قال (روبير مونتان R. Montagne) : "إن المفارقة لا يحبون البحر ولا يعرفون عنه شيئا، وهو يخلق لديهم شعورا عميقا بالرعب" ، وفي كناية عن جهلهم بالمنتجات البحرية وصف (فرنان بروديل F. Braudel) أن الطبخ الإسلامي لا مكان فيه لمنتجات البحر" ، وأن سكان المغرب رغم أهمية المسطحات المائية لم يساهموا في النشاط البحري إلا بشكل محدود ومحلي أحيانا مثلما أشار (جون ديبوا J.Des pois) " .

كل هذا يرسخ التحامل الغربي على نفي صفات التميز لشعوب بلدان المغرب وتجريدتهم من مظاهر القوة التي جعلتهم أسيادا فُتّرات على حوض البحر المتوسط، وكل ذلك بهدف التقليل من قيمة شعوب هذه البلدان، وإخفاء أمجادها، وكل ذلك يصب في التحيلولة دون ارتباط شعوب هذه البلدان بجذور ماضيها وجعلها مثل نباتات الرمال تظهر بسرعة وتغيب بسرعة لانعدام جذورها.

إلا أن الدارس لتاريخ الجزائر يجد بأنه يرتبط منذ أقدم العصور بالبحر ولهذا السبب بالذات فإن أي قراءة لهذا التاريخ لا تستحضر العمق البحري للجزائر تعد ناقصة باعتبار أن موقعها على ضفاف البحر المتوسط جعلها جزءا جوهريا في بناء تاريخها إما سلما أو حربا بل إنها في الكثير من الحقب التاريخية كانت محورا منفردا في بناء العلاقات بمختلف أشكالها حول هذا البحر بمختلف اتجاهاته، ومن هنا فإن البحر ظل دوما حاضرا في مجمل تطورات التاريخ الجزائري، ولم يقتصر دوره على المساهمة في النشاط الاقتصادي والسياسي بل تعداه إلى أدوار أخرى كان أبرزها البعد الإنساني الخارجي الذي لعبته البحرية الجزائرية، وهو بعد تشع الدراسات التاريخية في التركيز عليه سواء على خلفية انعدام وجود "أرشيف بحري" وطني يضم كل الأصول ذات الصلة بالنشاط البحري الجزائري.

باعتبار أن الخلفية التاريخية لإبراز حقيقة هذه البحرية في تلك الفترة تكمن في ثانيا تلك الأصول، وقديما قالوا : "إذا ضاعت الأصول ضاع التاريخ معها"^(١٣).

ومن هنا تبرز إشكالية الموضوع في مدى حقيقة البعد الإنساني في نشاط البحرية الجزائرية ؟

وهل كان هذا البعد يرتبط بالقوة والمصلحة أم أنه حقيقة خلقية قيمة أملت لها الشخصية المكونة لهذه البحرية ؟

وينبغي أن نوضح قبل تحليل هذه الإشكالية وأبعادها أن الأسطول البحري الجزائري لم يكن حديث النشأة ببزوغ العهد العثماني سواء من حيث مادية التكوين أو شخصية التقويم باعتبار أن البحرية الجزائرية عرفت طيلة تاريخها الطويل عدة مراحل متميزة سواء قبل بزوغ فجر الإسلام في بلاد المغرب أو بعده لما تشكلت نواة هذه البحرية في إطار الأسطول الإسلامي في بلاد المغرب انطلاقا من الفتح الإسلامي لهذه البلاد في القرن الأول الهجري/ السابع الميلادي حينما كان لهذه البحرية دور كبير في التصدي للخطر البيزنطي، خاصة بعد معركة ذات الصواري (34هـ/654م) بشواطئ الإسكندرية مرورا بإنشاء دار السفن بأفريقية في عهد ولاية حسان بن ثابت بتوجيهات من الخليفة الأموي الراشد عمر بن عبد العزيز (99-101هـ) رضي الله عنه واستقدام الصنّاع المهرة لهذا الغرض من مصر وغيرها مما جعل هذه البحرية تنتقل من دور التصدي إلى دور

التحدي. وذلك بإبحاز مهام كبرى أبرزها العبور إلى الأندلس (711هـ / 711م)، وفتح صقلية على يد الفقيه المالكي أسد بن الفرات (142هـ / 759م . 213هـ / 828م) في العهد الأغربي، وأصبح هذا الأسطول في مراحل متقدمة يفرض السيادة الإسلامية على حوض البحر المتوسط⁽⁶⁾.

ومنذ القرن الخامس الهجري / الحادي عشر الميلادي بدأت البحرية الجزائرية تعرف نوعا من الاستقلال عن باقي الأساطيل في بلاد المغرب، وأصبحت تشكل قوة بحرية خاصة كان لها دور مهم في مواجهة التحدي المسيحي خاصة في عهود الحماديين (1007- 1163م) والمرابطيين (1056- 1147م) والموحدين (1130- 1226م) وبني زيّان (1236- 1554م)، وتركزت قواعدها بمدن عنابة وبجاية ودلس ووهران والمرسى الكبير، ومع بداية العهد العثماني في أوائل القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي بزغ نجم البحرية الجزائرية بعد مخاض عسير وفي ظل صراع دولي عنيف من أجل السيطرة على سواحل حوض البحر المتوسط الغربي، وقد أكسبها التحكم في خيوط هذا الصراع شبه هيمنة على حوض هذا البحر، ولم تعد تقتصر مهمته على حماية الحدود الساحلية الجزائرية وضمان مصالح الدولة الجزائرية الحديثة أثناء العهد العثماني (1518-1830م) بل حملت على عاتقها بعدا إنسانيا متميزا يتمثل في الوقوف إلى جانب الشعوب المظلومة، وبات هذا البعد يمثل النشاط الأبرز في حركة البحرية الجزائرية التي نشأت أصلا تحت شعار الإنقاذ، وكان

الملفت في تحقيق هذا البعد هو أنها لم تضع موازين تفرقة بين الشعوب الإنسانية، سواء على خلفية الدين أو العرق، بل كان نشاطها مثاليا في عدالة التحرك وهو نشاط نادرا ما نقرأ نماذج عنه في نشاط بحري سابق، وقد برز ذلك عبر محطات تاريخية نكتفي بإعطاء ثلاث نماذج رئيسية تتمثل في :

01 - حرب الإبادة في الأندلس

لقد ارتبط التاريخ الأندلسي عبر العصور ارتباطا وثيقا بتطور الأحداث في بلاد المغرب مثلما تأثرت بلاد المغرب بتطور الأحداث هناك، ولم يشذ تاريخ البحرية عن ذلك باعتبار أن الأندلس كانت حاضرة في مجمل مراحل تكوين الأسطول البحري لهذه البلدان بدليل أن الأمر الذي جعل المرابطين أو الموحدين أو المرينيين يهتمون ببناء الأساطيل وتعميرها كان بسبب الأوضاع في الأندلس والرغبة في الاستجابة لنداء أهلها، وحبا لجهاد أعدائها.

كما كانت النكبة الأندلسية وحرب الإبادة فيها حاضرة بقوة في إبراز نجمي الأخوين بربروسا (عروج وخير الدين) ومعهما تم تشكيل الدولة الجزائرية الحديثة ونواة أسطولها البحري الذي سيكون له الكلمة الفصل في حوض البحر المتوسط وتحمله عبأ نصرة وإنقاذ الأندلسيين بشتى طوائفهم من تلك الإبادة الجماعية التي تعرضوا لها خاصة بعد سقوط غرناطة (897هـ-1492م) هذه النكبة التي لم تعرف البشرية طيلة تاريخها الطويل أبشع وأمر منها لدرجة

تقنينها بالمراسيم والأوامر الملكية، حيث صدر عام (897هـ-1492م) قانون الجريمة الإنسانية القاضي بتجريم المسلمين وتحريم إقامة شعائرهم الدينية وإغلاق المساجد، كما قام الكاردينال (خمينيث) بإحراق عشرات الآلاف من الكتب⁽⁷⁾، وفي (907هـ/ 1501م)، منع على المسلمين حمل السلاح، وأعطيت لهم مهلة ثلاثة أيام لمغادرة الأندلس والمخالف لذلك يحكم عليه بالموت من قبل محاكم التفتيش المقامة من أجل ذلك الغرض⁽⁸⁾، ولم يترك لهم خيارا يخفف عنهم هذه النكبة إلا إجبارية التصير والرّدة عن الإسلام بناء على المرسوم الملكي المؤرخ في (908هـ/ 1502م) من قبل الملكة إيزابيلا والذي خيّر فيه أهل الأندلس إمّا التّصر أو مغادرة غرناطة وكلّ بلاد الأندلس، ولا يبقى ذكراً فوق سن الرابعة عشر أو أنثى فوق سن الثانية عشر بعد شهر أفريل من تلك السنة إلا إذا تتصروا، وخلال هذه المدة رحل عن غرناطة أزيد من ثلاثمائة أندلسي واعتبر الباقين متصرين بموجب المرسوم، وأطلق على هؤلاء إسم (النصارى الجدد) أو (الأندلسيين المواركة)، حتى هؤلاء الذين تتصروا صدر في حقهم أمر ملكي يوم (22 ربيع الأول 917هـ/ 20 يونيو 1511م)، يلزمهم بأن يسلموا سائر الكتب العربية التي لديهم لمحاكم التفتيش وأن لا يتخاطبوا باللغة العربية وتعددت نحوهم لوائح الممنوعات التي تحضر الختان، وقتل كل مختن ولا وقوف اتجاه القبلة، كما حضر الاستحمام في حقهم والاعتسال وارتداء الملابس

العربية، وراح ضحية هذه المحنة عشرات الآلاف والاشيع مسود
التعذيب والقتل.

ولم يكف الأندلسيون طيلة محنتهم من طالع النجدة من
المسلمين وممالكهم القائمة حتى قبل سقوط غرناطة، وقاموا بإرسال
وفدين : الأول إلى السلطان العثماني بايزيد الثاني (1444-1447م) وذلك
قبل سقوط غرناطة بخمس سنوات ومعه رساله حزينة من قبل
الأندلسيين إلى الدولة العثمانية مرفوقة بقصيدة شعر جاء فيها^(١) :

الحضرة العلية! وصل الله سعادتها، وأعلى عظمتها، ومهد
أقطارها، وأعز أنصارها، واذل أعدائها. حضرة مولانا وعمدة ديننا
ودنيانا، السلطان الملك الناصر، ناصر الدنيا والدين، وسلطان
الإسلام والمسلمين، قامع أعداء الله الكافرين، كنهف الإسلام،
وناصر دين نبينا محمد عليه السلام، محيي العدل، ومنصف المظلوم
ممن ظلم، ملك العرب والعجم، والترك والديلم، ظل الله في أرضه،
القائم بسنته وفرضه، ملك البرين، وسلطان البحرين، حامي الديار،
وقامع الكفار، مولانا وعمدتنا، وكهفنا وغيثنا. لا زال ملكه
موفور الأنصار، مقرونا بالانتصار، مخلد المآثر والآثار، مشهور
المعالي والفخار، مستأثرا من الحسنات بما يضاعف الأجر الجزيل،
في الدار الآخرة والثناء الجميل، والنصر في هذه الدار، ولا برحت
عزماته العلية مختصة بفضائل الجهاد، ومجردة على أعداء الدين من
بأسها، ما يروي صدور السفح والصفاح، والسنة السلاح باذلة نفانس

الدخانر في المواطن التي تألف فيها الأخير مفارقة الأرواح للأجساد ،
سالكه سبيل الفائزين برضا الله وطاعته يوم يقوم الأشهاد.

سلام عليكم من عبيد تخلفوا بأندلس بالغرب في أرض غربة
أحاط بهم بحر من الردم زاخروبحر عميق ذو ظلام ولجة
سلام عليكم من عبيد أصابهم مصاب عظيم يا لها من مصيبة
سلام عليكم من شيوخ تمزقتشيوخهم بالنتف من بعد عزة
سلام عليكم من وجوه تكشفت على جملة الأعلاج من بعد ستره

سلام عليكم من بنات عواتقيسوقهم اللبّاط قهرا لخلوة
سلام عليكم من عجائز أكرهتعلى أكل خنزير ولحم جيفة
غدرنا ونصّرنا وبُدّل دينناظلمنا وعمولنا بكل قبيحة
وكنا على دين النبي محمدنقاتل عمال الصليب بنية
ونلقى أموراً في الجهاد عظيمةبقتل وأسر ثم جوع وقلة
فجاءت علينا الروم من كل جانب بجد وعزم من خيول وعدة
فكنا بطول الدهر نلقى جموعهم فنقتل فيها فرقة بعد فرقة
وفرسانها تزداد في كل ساعةوفرساننا في حال نقص وقلة
فلما ضعفنا خيموا في بلادناومالوا علينا بلدة بعد بلدة
وجاءوا بأنفاظ عظام كثيرة تهدم أسوار البلاد المنيعة
وشدوا عليها الحصار بقوة شهورا وأياما بجد وعزيمة
فلما تفانت خيلنا ورجالنا ولم نر من إخواننا من إغاثة
وقلت لنا الأقوات واشتد حالناأحطناهم بالكُره خوف الفضيحة

وحوفا على أبنائنا وبناتنا من أن يؤسروا أو يقتلوا شر قتلة
على أن نكون مثل من كان قبلنا من الدحن من أهل البلاد القديمة
فها نحن يا مولاي نشكو إليكم فهذا الذي نلناه من شر فرقة
عسى ديننا يبقى لنا وصلاتنا كما عاهدونا قبل نقض العزيمة
والا فيجلونا جميعاً عن أرضهم بأموالنا للفرب دار الأحبة
فأنتم بحمد الله خير ملوكنا وعزتكم تعلو على كل عزة
وثم سلام الله قلت ورحمة عليكم مدى الأيام في كل ساعة

فقرر على إثرها السلطان العثماني إرسال قوة إنقاذ بحرية
تحت قيادة كمال الرئيس وأيدن باشا على وجه السرعة وذلك سنة
(892هـ / 1487م) واستطاع أن يضرب سواحل مالطا وصقلية وسردينيا
وكورسيكا ثم خرب سواحل إيطاليا وإسبانيا وهدم العديد من
القلاع والحصون المشرفة على البحر المتوسط، ولكنها جوبهت في
الأخير من قبل الدولة الحفصية في تونس فأفسدت هدف هذه الحملة
ولم يكتب لها أن تحقق سوى إجلاء ثلاثمائة ألف أندلسي نحو
المغرب والجزائر⁽¹⁰⁾.

أما الوفد الثاني : فأرسله الأندلسيون إلى الدولة المملوكية في
مصر والتي لم يستطع قائدُها الأشرف سيف الدين قايتباي (1468-
1496م) وسيلة للمساعدة سوى إرسال وفد إلى البابا ثم إلى الإسبان
لإبلاغهم بأنه يوجد في مصر والشام مسيحيون يتمتعون بكامل
حرياتهم الدينية، ولا يتعرض لهم أحد، وأنهم سيقومون بقتل جميع

المسيحيين وإجبارهم على اعتناق الإسلام، إن قام الإسبان بقتل المسلمين وإجبارهم على التنصر. إلا أن الإسبان والبابا لم يهتموا بهذا التحذير ومضوا في مخطط الإبادة الذي بدأوه ""، إلا أن العبء الأعظم في إنقاذ الأندلسيين تحملته الدولة الجزائرية الناشئة حديثاً، وبقيادة أسطولها البحري الذي نشأت نواته الأولى بقيادة الأخوين عروج وخير الدين من رحم المحنة الأندلسية وشعار الإنقاذ الذي كان السبب الأول في بروزهما على مسرح الأحداث، خاصة بعد استغاثة الأندلسيين بهما وطلب النصره وقد تمت الاستجابة لذلك عبر ثلاث مخططات هامة. يهدف أولهما إلى إنقاذ الاطفال والنساء والمشردين الذين حوصروا وطردوا من الأندلس، وأصبحوا بين خيارين أحلاهما مرّ، فإما أن يبادوا داخل وطنهم وإما أن يهاجروا ويتركوا الأوطان نحو بلاد إخوانهم في بلاد المغرب عساهم يشتمون من خلالها رائحة الأندلس. وقد استمر هذا المخطط طيلة القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي، وذلك بواسطة الأسطول البحري الجزائري، الذي كان يقوم بحملات بحرية علنية وسرية لإخلاء الأندلسيين نحو بلاد المغرب خاصة الجزائر، حيث أرسلت سنة (935هـ/1528م) حملة بقيادة القائد صالح رايس، وأيدن رايس لإنقاذ ستمائة من مسلمي بلنسية المضطهدين عند مصب نهر أوفيللا (ovila) وقد خاضوا معركة بحرية عنيفة ضد البحرية المسيحية الإسبانية في مياه الجزائر الشرقية (البليار)، وفي سنة (992هـ/1584م) قام القائد حسن فينزيانو بنقل حوالي ألفي أندلسي إلى الجزائر من نواحي

(اليكانت)^{١٠١} . وبين هذين الحملتين أرسل خير الدين العديد من البعثات إلى الشواطئ الإسبانية وقد بلغت بحسب الروايات الماريحة ثلاث وثلاثون حملة بحرية ناجحة بين سنتي (١٥٢٨ - ١٥٨٤م) ، وكان من أبرزها تلك الحملة التي قادها خير الدين نفسه ، حيث ذهب في ستة وثلاثين سفينة ناحية الأندلس نقل فيهم عدد كبير من الأندلسيين إلى الجزائر وترك ألف مقاتل لحراسة الأندلسيين الباقين وتكررت عملية الإنقاذ هذه سبع مرات متتالية ، حتى بلغ ما نقلته سفن خير الدين لوحده إلى شواطئ بلاد المغرب نحو سبعين ألف أندلسي^{١٠٢} ، وبالجملّة فإن عدد الأندلسيين المطرودين حسب رواية المؤرخ الإسباني (نافاريتي) بلغت خمسة ملايين نسمة منهم مليونان من اليهود ، وقد كان عدد سكان إسبانيا كلها يومئذ ثمانية ملايين نسمة^{١٠٣} .

أما المخطط الثاني فكان يقوم على توفير المتطلبات المادية للأندلسيين المحاصرين والمجوعين في بلادهم ، والتكفل بأولئك الفارين والمرحلين من بلادهم نحو بلاد المغرب ، حيث أن خير الدين ومن ورائه الشعب الجزائري قد أكرم الأندلسيين أيما إكرام ووسع لهم في أرض الجزائر وتركوا أحرارا في اختيار البقاع والأماكن الصالحة لسكنهم ومزاولة حرفهم .

أما المخطط الثالث فكان شعاره دعم المقاومة الأندلسية لأولئك النصاري الفاصبين ، خاصة ثورة جبال البشرات التي اندلعت

يوم 15 أبريل 1543م وأمر هابسبورغ في البداية أحد المستعصمين المدعو
 مخرج من هرجم والذي سعى في مناصرة المسلمين الذين يحصون
 أسلحتهم وذلك بمساعدة الحمراء. ثم أبحروا إلى جمال الثغرات
 ولحق بهم جيش المسلمين الذي برز من الحلاص من النهر الإسباني
 وأحيازوا حبيها (هريادو و... هالور) هذا عامًا للأوزة والتي شملت في
 توسعها مثل بلاد عرندة المسلمة على المسلمين. وكانت مطالبهم
 هيها للتصاري المحل من منزل البحر الأدنى من الحقوق والمتعلقة في إلغاء
 القوانين الظالمة والعودة إلى دور معاهدة المسلمين المهيبة التي وقعها أبو
 عبد الله الصغير (1461/ 1521م) وكانت البحرية الجزائرية حاضرة
 منذ الوهلة الأولى لدعوة هذه المقاومة حيث أرسل سنة (976هـ/ 1568م)
 القائد (علج علي) ليعظم حرب المعصيات بحمال الثغرات بالأندلس،
 وقد أنزل لهذا الغرض الإمدادات بشاطئ (المرية)، وفي العام التالي
 أرسل إليه من الجزائر العتاد والدحائر مع المتطوعين الإنكشاريين
 لمساندة مجاهدي الأندلس، وباتفاق مع ذلك كانت البحرية
 الجزائرية تقوم بحملات نحو السواحل الإسبانية قصد الصفط على
 التصاري أو الأسبان، وإضعافهم، وكان من أبرز تلك الحملات
 حملة (صالح رايس) الذي قام بمهاجمة السواحل الإسبانية سنة
 (1543م) وخوضه معركة (روزاس با لا موس: Rosas Palamos)،
 وحملة (علج علي) سنة (977-978هـ / 1569-1570م) الذي قام بصربات
 متكررة خلال هذه السنة على السواحل الإسبانية ومائطا، إضافة
 إلى الحملة البحرية لسنة (989هـ / 1581م) وغارة (مراد رايس) على

(لورده) والحاقه حسابات حسيمة بالبرواحد الا انه بعد سنة (1801م) وقد انقضا هذا القائد بحملته الشهيرة سنة (1805م - 1804م) على جزيرة (ماديره) في المحيط الأطلنسي، والتي قاد منها الى الحاقها بأجراس كنيسةنها وذلك إدلالا للفرنسيين⁽¹⁾

2. فك الحصار الأوروبي على الشعب الفرنسي

بعد قيام الثورة الفرنسية سنة (1789م) وإلغاء الشعب النظام الملكي في أوت (1792م) والإعلان عن النظام الجمهوري، دخلت فرنسا في مرحلة تغيير حدري وعلى شكل المسؤولين الداخلي والخارجي، خاصة في علاقتها مع أوروبا باعتبار أن الدول الأوروبية لم تستصغ بدعة الحكم الجمهوري واعتبرته انقلابا لا يحسم المصالح الأوروبية التي باتت مهددة من عدوى الثورة الفرنسية والخطر المحدق بنظامها الملكي، الأمر الذي جعل فرنسا تدخل في عزلة عن العالم بعد فرض الدول الأوروبية حصارا خانقا عليها، وباتت مهددة على جميع الأصعدة فسادت المجاعة وجفت الخزينة من الأموال، الأمر الذي جعلها تستتجد بالدولة الجزائرية من أجل إخراجها من هذه العزلة، باعتبار أنه لا توجد قوة في العالم تستطيع أن تكسر الحصار المضروب على فرنسا سوى البحرية الجزائرية.

وقد جسد الموقف الجزائري الشامل تجاه هذه المسألة تلك الرسالة التي بعث بها الداوي (حسن باشا) ردا على رسالة الشنفر التي بعثت بها الحكومة الفرنسية وقد جاء في رسالة الداوي⁽²⁾ : "لن

نرفض أي طلب للجمهورية إذا كان لدينا ما نطلبه منا وعندما يكون في متناولنا، فالمواد الغذائية والخيول الجيدة، هذه هي أهم منتوجاتنا، فالصديق الحقيقي هو ذلك الذي يعلن عن نفسه عند الحاجة، فهذه هي مبادئنا أننا على استعداد لأن نمدكم بالحبوب وبالمواد المعاشية من كل نوع، وبكلمة واحدة كل ما نطلبونه، لأننا نشعر أنه في غمار الحرب العامة التي تواجهونها ضد مثل هذا العدد من الأمم الأوروبية فإنه من المستحيل أن لا تواجهوا صعوبات في اقتناء ما أنتم بحاجة إليه من المواد الغذائية والسلع الضرورية الأخرى".

وقد تمت عملية فك العزلة على الشعب الفرنسي عبر وسائل متعددة كان أبرزها :

. اعتراف الداى حسن (1791-1798م) بالجمهورية الفرنسية الأولى بتاريخ 20 ماي 1793م بعد الرسالة التي بعث بها المجلس التنفيذي المؤقت للجمهورية الفرنسية بتاريخ 03 ماي 1793م والتي شرح فيها للداى التغيرات الطارئة التي حدثت بفرنسا.

. كسر الحصار عبر المساعدات المادية التي كانت تنقل عبر الموانئ الجزائرية إلى فرنسا، ومن أمثلة ذلك عملية شحن مائة سفينة من ميناء وهران سنة 1793م بخمسة وسبعين ألف قنطار من القمح وستة آلاف قنطار من الشعير، إضافة إلى مساعدات غذائية متنوعة كالصوف والجلود والزيوت واللحوم والخيول وغيرها، بالإضافة إلى كل ذلك أصدر الداى أوامر بفتح أبواب أسواق

تشرق والغرب (لقناة و لغزوت) أمام السفن الفرنسية المحمية من
قبل الدولة الجزائرية

وقد شهد بذلك المؤرخون الفرنسيون ، ومن أبرزهم المؤرخ
(باردون) الذي قال : كانت الجزائر أرسلت بكميات معتبرة من
الحبوب لفرنسا التي كانت تعاني "القحط"

كما ذكر شاعر الثورة الجزائرية مفدي زكريا (1908-
1977م) في إنيادته الشهيرة بفضل الجزائر على فرنسا حينما قال :

وجاعت فرنسا .. فكنّا كراماً	وكنّا الأولى يطعمون الطعاما
فأبطرهم قمحنا الذهبي	وكم تبطر الصدقات اللثاما
وأوحى له قمحنا غزونا	فأطلق هذه القموح سهامها

. المساعدات المائتة التي قدّمت إلى فرنسا بصيغة القروض بدون
فوائد ربوية منها خمسة ملايين فرنك ذهبي بالإضافة إلى قروض
أخرى خصصت لشراء القمح ، وقد أشارت إلى الدراسات التاريخية
الفرنسية مثل ما كتبه (إيقورنو) : " بل وقد منح الداى الجمهورية
الفرنسية أثناء حروب الثورة قروضا بدون فائدة في الوقت الذي
كان يزودها أيضا بالحبوب مما أنقذها من القحط".

. التدخل العسكري ضد بعض الدول الأوربية لحماية المصالح
البحرية الفرنسية ومن ذلك أنه لما أسرت سفينة فرنسية في عرض
المتوسط سنة (1795م) من قبل السفن الإسبانية أمر الداى حسن
على الفور بإرسال اثنتي عشر سفينة بحرية من نوع المدفعية

للاحقة السفن الإسبانية وتمكنت فعلا هذه العملية من استرجاع السفينة الفرنسية وإطلاق صراح ربانها⁽²⁰⁾.

. إعفاء القناصل الفرنسيين من تقديم الهدايا للداي مثل ما هو معترف به دبلوماسيا وذلك تخفيفا على فرنسا.

. تسليم جوازات سفر وإشارات بحرية جزائرية للسفن الفرنسية كتمويه بحري حتى لا تتعرض للاستيلاء عليها من قبل السفن الأوروبية.

ومن كثرة وقوف الجزائر مع فرنسا في محنها كان يشاع في أوروبا مقولة هي : " لو لم توجد الجزائر فإن فرنسا كانت ستعمل على إنشائها ولو أدى ذلك إلى وزنها ذهباً"⁽²¹⁾.

حملة نابليون بونابارت على مصر (1798م)

تمثل الثورة الفرنسية منعطفاً جديداً في إعادة بناء العلاقات الدولية السائدة آنذاك، وفي بلورة المصالح المشتركة بين الدول الأوروبية وفق منطق جديد اختلطت فيه الوطنية المتطرفة بحب الغزو من أجل السيطرة، وهو ما جسده الحركة النابليونية في أوروبا أو خارجها، حيث عمد جيش الثورة على رسم الخارطة الأوروبية من جديد والعمل على تفكيك التحالف الأوروبي القديم وتشتيت أعضائه انطلاقاً من توقيع معاهدة الصلح مع بروسيا بتاريخ 15 أفريل 1795م ثم مع هولندا في 16 ماي 1795م وإسبانيا بتاريخ 22 جويلية 1795م، ولم يبق في المواجهة المباشرة مع فرنسا على الساحة الأوروبية سوى النمسا وإنجلترا، حيث انفرد نابليون⁽²²⁾ بالنمسا وحقق ضدها

انتصارات عسكرية حاسمة انتهت بتوقيع الهدنة في 18 افريل 1796م، ورغم محاولات فرنسا المتعددة لإخضاع بريطانيا للأمر الواقع الجديد في أوروبا خاصة بالطرق العسكرية بقيادة نابليون بونابارت - الذي خلس في بداية 1798م بأن مشروع إخضاع بريطانيا عسكريا أمر مستحيل وفيه من الخطورة على فرنسا مالا يمكن أن يتوقع، وأن النيل من بريطانيا والضغط عليها لتغيير مواقفها تجاه فرنسا والخضوع للأمر الواقع لا يتحقق إلا بضرب مصالحها الحيوية التي تمثل الرئة التي تتنفس منها بريطانيا اقتصاديا وهي تجارتها الشرقية على شبه القارة الهندية، ولا يتأتى ذلك إلا بالسيطرة على مصر وقطع الطريق بين بريطانيا ومصالحها الحيوية⁽¹⁾، ورغم هذا التبرير الظاهري لتحرك نابليون نحو الشرق والذي يؤيده منطق الأحداث التي شهدتها أوروبا عقب الثورة الفرنسية إلا أن المسمى الخفي لكل هذه التحركات هو التوسع والاستعمار، وما اختيار مصر إلا لدواعي إستراتيجية يمكن لفرنسا من خلالها ضرب عصفورين بحجر واحد، وكان أولهما عزل بريطانيا عن الشرق وضرب مصالحها وإرغامها على القبول بالأمر الواقع في أوروبا الغربية وهو ما تجسد في المؤتمرات الأوروبية اللاحقة، وثانيهما هو العمل على إضعاف الخلافة العثمانية وذلك بفصل جناحها الشرقي عن الغربي وتحقيق أمر واقع يمكن أن يضغط من خلاله على مواقف الباب العالي وعلى إيالاته في الشرق والغرب، وتجسد هذا البعد في عمليات الانتشار الواسع الذي انطلق به جيش بونابارت الذي لم يكتف باحتلال مصر بل

تعداها إلى محاولات السيطرة على بلاد الشام، وهو ما يجسد فكرة التوسع والاحتلال التي عازمت فرنسا على تحقيقها عقب الثورة.

وما المواقف المتخذة من قبل بريطانيا والدولة العثمانية كرد فعل تجاه الحركة النابليونية في الشرق إلا تأكيداً لتلك التخمينات المفسرة لحقيقة تلك الحركة النابليونية ونكتف في هذه المداخلة بالتركيز على حقيقة الموقف الجزائري الذي اكتسب طابعاً إنسانياً داعماً للشعب المصري، وينبغي أن ندرك بأن المواقف الإنسانية لا تقف عند حدود الدعم المادي بل إنه في الكثير من الأحيان تكون المواقف السياسية أبلغ من أي دعم مادي باعتبار أنه لا معنى لخبر يقدم وموقف سياسي صامت تماماً مثلما يحدث الآن في مواقف الدول العربية اليوم تجاه القضية الفلسطينية لأن الشعب الفلسطيني بحاجة إلى مواقف سيادية أكثر من حاجته للمساعدات المادية.

ويمكن أن نفسر الموقف الجزائري تجاه الحملة الفرنسية على مصر⁽³⁴⁾ من وجهتين الشعبية والسياسية، أما الشعبية فممنذ أن تسامع الشعب الجزائري نبأ دخول القوات الفرنسية إلى مصر. خاصة عن طريق وفود الحج الجزائرية التي تمر عبر مصر. حتى عم استياء شعبي شديد تجاه فرنسا وبات الرعايا الفرنسيون المقيمون بالجزائر مهددون وقد أكدت ذلك رسائل سييلف المؤرخة في (25 و 27 ديسمبر 1798م) و(25 جانفي، 07 فيفري 1799م) والتي وصف فيها فقدان

الفرنسيين لمكانتهم التي كانوا يتمتعون بها لدى الناس، حيث أصبح ينظر إليهم بازدراء وعدم اكتراث⁽²⁶⁾.

وكان لهذا الموقف الشعبي الأثر الأكبر في الموقف السياسي الجزائري تجاه هذه القضية، يضاف إليه التضامن مع الدولة العثمانية بناء على الرسالة الموجهة إلى الداي من قبل الباب العالي والتي طالب فيها من الداي بإعلان الحرب على فرنسا، وينبغي أن لا تنسأ وراء فكرة أن موقف إعلان الحرب أمله الطاعة للباب العالي وليس من منطلق ذاتي بدليل أن الرسالة التي بعث بها السلطان العثماني إلى الداي تحمل في طياتها تبريرات متعددة تصب كلها في محاولة إقناع الداي باتخاذ ذلك الموقف وعمليات الإقناع لا تتوافق مع فكرة فرض المواقف التي تصدر في شكل فرمان وليس عبر الرسائل وأن الاستياء الشعبي كان له الأثر الأبلغ في اتخاذ هذا الموقف والذي اتخذه الداي بعد الاجتماع الموسع للديوان المخول له إتخاذ المواقف السيادية الحساسة، حيث تم إعلان الحرب رسميا ضد فرنسا في ديسمبر 1798م، وبموجب ذلك أقي القبض على القنصل الفرنسي ومعه ثمانية عشر فرنسيا كانوا مقيمين بمدينة الجزائر كما أرسلت تعليمات لباي قسنطينة تأمره بإغلاق مراكز الوكالة الإفريقية في كل من عنابة والقاله وحجز ممتلكاتها وسجن عمالها المقدر عددهم بـ 98 عاملا⁽²⁶⁾.

وتجسيدا لموقف الحرب ذلك قامت البحرية الجزائرية كقوة تنفيذية بالقيام بعدة عمليات حربية تجاه السفن والمصالح الفرنسية، وكان الرئيس حميدو من أشهر الشخصيات التي جسدت ذلك الموقف بعملياته المتكررة ضد السفن الفرنسية أشار إليها دفتر المفانم والتي من أبرزها⁽²⁷⁾ :

. إحتجاز ومطاردة السفن الفرنسية أينما وجدت .
. غزو السواحل الفرنسية والعودة بمفانم متنوعة .

وقد بقي هذا الموقف الحربي للجزائر تجاه فرنسا طيلة فترة الاحتلال الفرنسي لمصر وكان من أكثر المواقف التي شكّلت ضغطا كبيرا على فرنسا نظرا لقوة الجزائر على حوض البحر المتوسط، ولما تمثله من مصالح إستراتيجية لفرنسا.

وخلاصة القول أن نشاط البحرية الجزائرية طيلة تاريخها الطويل لم يبق حبيس الحدود الإقليمية للجزائر ولم تقف عند حدود مصالحها الخاصة وإنما تعدتها إلى المساندة والوقوف إلى جانب الشعوب المظلومة في تحرك إنساني شهدت عليه محطات تاريخية متعددة، اكتفينا بالإشارة إلى النماذج السابقة التحليل، والملفت في التحرك الإنساني الجزائري أنه لم يكن قرين مصلحة مادية أو شروط مسبقة مثلما تتعامل به القوى الكبرى في هذا العالم اليوم والتي لا تطعم جائعا حتى يدفع ثمن ما أطعم به حتى ولو بسلب الشخصية، وأن إثبات هذه الحقيقة تؤكد طبيعة وصورة ونتائج

التحرك باعتبار أن الموقف الجزائري تجاه تلك القضايا المذكورة لم يكن من منطلق الحقيقة المشتركة التي تجمعهم مع الشعوب المتحرك نحوهم بدليل أن عملية الإنقاذ والمساعدة للأندلسيين قد شملت المسلمين واليهود بالتوازي إضافة إلى أن الاختلاف الجذري بين الشعبين الجزائري والفرنسي لم يمنع في لحظة الحصار والجوع والمسغبة التي عاشتها فرنسا عقب ثورتها الشهيرة من تحرك الجزائر إنسانيا لإنقاذ هذا الشعب بدون أي استفلال لهذه الظروف للاستفادة من مصالح شخصية. وأن الفرض من هذا التحرك لخصه الداي حسن باشا في رسالته الموجهة للحكومة الفرنسية بقوله : (فالصديق الحقيقي هو الذي يعلن عن نفسه عند الحاجة. فهذه هي مبادؤنا)^(٢٨) (قنان ص. 57).

مما يبين أن حقيقة التحرك الإنساني للبحرية الجزائرية أملت المبادئ والقيم التي تكونت عليها هذه البحرية منذ نشأتها سواء العامة أثناء الفتح الإسلامي أو الخاصة تحت شعار الإنقاذ على يد الإخوة بربروسا. والملفت للانتباه أن الجزائر دفعت ثمنها غالبا نظير وقوفها الإنساني. سواء مع فرنسا أثناء الحصار وما ترتب عنه من ديون أو تجاه المسألة المصرية وما سببه من حنق فرنسي على الجزائر وكان كليهما من الأسباب البارزة التي أدخلت الجزائر عصرا مظلما من الاحتلال الذي أفقدها كل عوامل القوة^(٢٩) ولم تستفد منه الجزائر إلا وهي في صنف عالم متخلف بعد ما كانت سيدة في البحر المتوسط.

الهوامش :

1. بروديل فرنان. البحر المتوسط، ترجمة عمر بن سالم، تونس، 1990، ص. 123.
- 2-25 Ferhat (H) : (Le Maroc et la mer), R J P I M, n°6, 2^{ème} trimestre, 1979, p.
3. بروديل فرنان. البحر المتوسط، ترجمة عمر بن سالم، تونس، 1990، ص. 123.
- 4 Des pois (J) : (Le destin de l'Afrique du Nord, remarques géographiques), B.E.P.M., 4 n°206, 1^{er} trimestre, 1949, p.34.
5. أسد رستم، مصطلح التاريخ، ط.1، منشورات المكتبة العصرية، بيروت، ص.1 وما يليها
6. نصر الدين سعيدوني، ورقات حرائرية، ط.1، دار الغرب الإسلامي، بيروت لبنان، 2000م، ص.187.
7. لوي كارديناك، الموريسكيون الأندلسيون والمسيحيون، ترجمة عبد الجليل التميمي، ط.2، 1989م، ص 69 وما بعدها
8. المقرئ، نضج الطيب، تحقيق إحسان عباس، ج.1، بيروت، 1968م، ص 527 / الأندلسيون المواركة، عادل سعيد شناوي، ط.1، مطابع انتر ناشيونال، القاهرة، 1983م، ص. 190-191
9. محمد علي أورخان، مأساة الأندلس وموقف العثمانيين، محلة حراء، ع.9، أكتوبر / ديسمبر 2000
10. أنظر نبيل عبد الحي رضوان، جهود العثمانيين لإنقاذ الأندلس واسترداده، مكتبة الطالب الحامدي، ط.1، معزة المعكرمة، 1988
11. سلمى الخطراء الجيوسي، الحضارة الإسلامية في الأندلس ن ج.1، مقال (ليونارد باتريك هارفي، تاريخ الموريسكيين السياسي والاجتماعي والثقافي، ترجمة عبد الواحد لؤلؤة)، ط.2، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1999م، ص. 321 / محمد علي أورخان، مرجع سابق.
12. نصر الدين سعيدوني، مرجع سابق، ص 202، 201 (

- 11 . محمد عبد الله قنان، نهاية الأندلس القاهرة، 1949م، ص 284/ عبد الرحمن الحيلالي، تاريخ الجزائر العام، ج 1، ط 2، 1982، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ص 9.
- 12 . عبد الرحمن الحيلالي، المرجع سابق، ص 53-54.
- 13 . عادل سعيد شناوي، مرجع سابق، 150 وما بعدها.
- 14 . محمد ش بعيم، مساهمة بحرية أقاليم الجزائر في حروب الإمبراطورية العثمانية البحرية، ماجستير، ص 103.
- 15 . نصر الدين سعيدوني، مرجع سابق، ص، 205.
- 16 . جمال قنان، العلاقات الفرنسية الجزائرية 1790-1830، المؤسسة الوطنية للاتصال النشر والإشهار، 2005، ص، 57.
- 17 . مولود قاسم نايت بلقاسم، شخصية الجزائر الدولية وهيبته العالمية قبل سنة 1830م، ج 2، ط 1، دار البعث، الجزائر، 1985، ص 138.
- 18 . نفسه، ص، 150.
- 19 . جمال قنان، مرجع سابق، ص. 20)
- 20 . ولد نابليون بونابارت سنة 1769م بجزيرة كورسكا وهو من أصل إيطالي، دخل في شبابه في المدرسة العسكرية الفرنسية والجيش الفرنسي، ولما بلغ سن السابع والعشرين أوصل إليه قيادة الجيش بالنظر لما أظهره من مهارة فائقة في شؤون الحروب، وخاض حروب متعددة في أوروبا وخارجها. أنظر. (جفري براون، تاريخ أوروبا الحديث، ترجمة على المرزوقي، مطبعة الأهلية الأردن، ص 391 وما بعدها).
- 21 . جمال قنان، مرجع سابق، ص، 91 وما يليها)
- 22 . إسماعيل أحمد باغي، محمود شاكر، تاريخ العالم الإسلامي الحديث والمعاصر، ج 2، دار المريخ ن الراض، ص، 18.
- 23 . قنان، المرجع السابق، ص، 100.

26. جمال قنان، مرجع سابق، ص. 98.
27. البير دوفال، الرئيس حميدو، تفريب محمد العربي الزبيدي، المؤسسة الجزائرية للطباعة، الجزائر، ص. 31 وما بعدها / عبد الرحمان الجيلالي، مرجع سابق، ص. 284.
28. قنان، مرجع سابق، ص. 57.
29. للاستزادة أكثر في هذه المسألة أنظر :
- . محمد الميلي، موقف المؤرخين الأجانب من تاريخ الجزائر، مجلة الأصالة، ع. 14-15، 1973، ص. 58.
- . أبو القاسم سعد الله، منهج الفرنسيين في كتابة تاريخ الجزائر، الأصالة، ع. 14-15، 1973، ص. 12.
- . نصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية، ط1، دار الغرب الإسلامي، بيروت لبنان، 2000، ص. 26-27.
- GAZEL Introduction In HistoiRe et histoire de l Algérie.pars E.ALCAN.1931.p 6-7

Ville et port d'Alger

Une histoire urbaine partagée et un avenir commun incertain

**Berkani-Baziz Amel* &
Hadjiedj Ali****

***Chargée de cours, LGAT-
FSTGAT-USTHB** Professeur,
LGAT-FSTGAT-USTHB**

L'évolution du rapport ville-port est marquée par des changements qui se sont opérés au fil des ans. Le port primitif était entièrement intégré dans la cité marchande ; et son activité, pourtant limitée à l'époque aux échanges de marchandises, lui confère un rôle essentiel, celui d'être le pivot de toute la dynamique urbaine qui se déclenche aussitôt qu'un port est en fonctionnement. Celle-ci se mesure par l'installation dans les espaces proches du port : des souks, des petites industries, des commerces de toutes sortes. Le port devient alors, un élément indissociable et fortement lié à la centralité urbaine. Avec la ville, il marque une interdépendance et une association très étroites qu'il a gardées pendant de longues années.

Les grandes prémices annonçant la séparation de la ville et du port, devenu industriel donc nécessitant beaucoup d'espace, sont devenues perceptibles. La situation contemporaine affiche un certain mouvement qui va vers l'affranchissement total de la ville avec son port. Ce mouvement est accentué par la complexité croissante de la technologie navale et la spécialisation des installations portuaires, nécessitant une plus grande profondeur des eaux

Ville et port d'Alger : de la symbiose au conflit

L'histoire du port d'Alger est étroitement liée à celle de la ville même et à celle de la colonie. Un regard rétroactif nous permet d'éclairer les origines de la ville et du port, ses activités et les étapes de son évolution : *« le port d'Alger a été, pendant de longues années, considéré avant tout comme un organe militaire de ravitaillement, de*

*refuge, de défense et au besoin d'attaque*¹. Aussi, il permet d'identifier les rapports qui les ont unis pendant de longues années

L'évolution d'Alger et de son port a connu trois périodes distinctes :

- La période précoloniale, caractérisée par un établissement humain sur un site naturel accidenté sur lequel a été édifiée une magnifique « Casbah » avec un petit port parfaitement intégré.
- La période coloniale marquée par la cohabitation de deux tissus urbains totalement différents, et par un port en développement répondant aux besoins de l'époque.
- La période post-coloniale, caractérisée par un développement anarchique et incontrôlé de la ville et une distension du port se faisant dans l'espace hérité.

L'histoire nous renseigne sur la morphologie très contraignante du site d'Alger qui a fait que ni les Romains d'Icosium, ni les Berbères, ni les Arabes, ni même les Turcs, ne poussèrent leurs murs au-delà des limites naturelles.

La ville turque, présentée comme un amoncellement de maisons au pied d'une colline énorme, coupée par de multiples ravins, s'harmonisait parfaitement avec son minuscule port et sa courte jetée. Ce dernier fut le principal facteur économique de la ville avant même l'arrivée des Turcs.

La prise d'Alger par les Français s'est faite rapidement et les militaires éprouvaient une première difficulté dans l'appropriation de l'espace hérité ; même la darse des turcs s'avère insuffisante et trop peu sécurisante pour accueillir les navires de guerre et de commerce

D'un accès plus facile ; la zone située plus près de la mer suscita un intérêt particulier. Les premiers travaux commencèrent près du port, au plus près de la mer. Une ville à l'image européenne se construit donc parallèlement à celle-ci. Les transactions – importations, exportations – se faisaient principalement par le biais de cet élément vital pour la ville qui est le port, et les liens qui se tissaient entre ce

1- René Lespes : « Alger, Etudes de géographie et d'histoire urbaine », Paris, Félix Alcan, 1930, page 622.

couple uni, leur tracent pendant de longues années, une destinée similaire marquée dans l'histoire

C'est pourtant le second empire qui va permettre à la ville de se moderniser à l'instar des autres villes françaises, Paris et Marseille en l'occurrence. Le plan de Guichaïn et de Laroche mis en œuvre en 1855, visait l'unification de la ville européenne qui était jusque là bicéphale (le noyau qui jouxte la ville turque et celui de Mustapha) par une façade unique visible depuis la mer : DELUZ mentionne à ce propos : « les soutènements du front de mer qui tout en constituant l'une des beautés d'Alger, condamnent la ville à être définitivement coupée de son port »¹

La période post-indépendance est marquée par une évolution rapide et anarchique de la ville qui s'est étalée rapidement du côté de l'Est, le long de la côte. La réalisation de l'autoroute Est a encore prolongée la rupture de la ville qui s'est séparée non seulement de son port enfermé dans une enceinte métallique mais aussi de la mer.

Le manque de terrain s'est fait de plus en plus sentir avec l'accroissement et la densification du tissu urbain. Une situation conflictuelle s'est instaurée entre la ville, en quête d'espace pour résoudre les problèmes urbains, et le port qui, n'ayant pas connu de développement significatif, recherche de l'espace pour s'adapter aux nouvelles exigences de la technologie maritime.

Le port d'Alger : un organe engorgé face à des défis à relever

Le port d'Alger assure une fonction d'une importance majeure, non seulement pour l'économie urbaine mais aussi nationale. Cette importance se mesure par l'intensité des différents flux matériels, à savoir la marchandise, la population, mais aussi immatériels, en l'occurrence les capitaux, les informations ...etc.

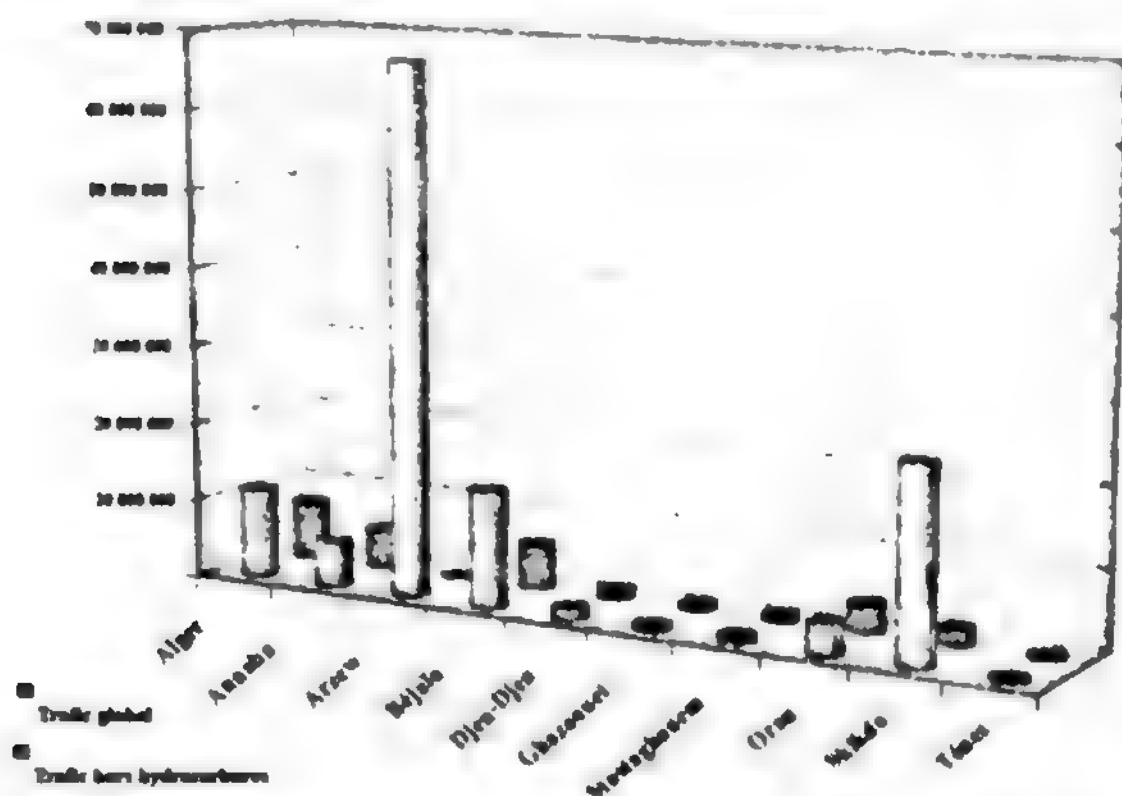
Vieux de plus d'un siècle, le port d'Alger n'a pas connu d'extension spatiale : depuis l'indépendance, des aménagements internes et intrinsèques ont été nécessaires afin de faire face aux nouveaux besoins de la navigation maritime.

1- Deluz, J. J. l'urbanisme et l'architecture d'Alger, aperçu critique. Alger OPU, 1998, page 13

Notons que 90% des échanges avec l'extérieur, se font par voie maritime et qu'Alger y participe avec une forte proportion. En volume d'activité, le port d'Alger demeure le premier port commercial du pays avec plus de 5000 navires traités en 2008 pour plus de 1,2 millions de tonnes de marchandises diverses dont environ 80% importées.

L'étude comparative avec les autres ports nationaux commerciaux montre son individualisation dans le traitement des conteneurs avec 606 000 EVP (équivalent vingt pieds). Afin d'avoir une idée plus claire sur la situation du trafic portuaire des ports algériens, nous avons, pour l'année 2007, reporté le graphique suivant.

Répartition du trafic par port



La libéralisation du marché extérieur s'est soldée par un déferlement important d'importateurs privés. De ce fait, le port d'Alger ne cesse de relever le défi quant à sa capacité de chargement, de déchargement et surtout celle de stockage. Le fait que le tiers de la marchandise acheminée vers l'Algérie arrive par ce port détermine l'ampleur de son activité et la pression qu'il subit d'où la nécessité d'un fonctionnement 24h/24h et ceci sept jours sur sept. En effet, à des degrés de dépendances différents, une grande partie du territoire national est desservie par le port d'Alger. La délimitation de ce vaste hinterland est parfois très complexe tant les échanges se chevauchent et les flux se

de Annaba, Jijel, Bejaia et Oran. Si cette situation met en évidence la pression exercée sur le port d'Alger, elle révèle, d'autre part, la sous-exploitation des autres grands ports nationaux. Cette préférence au port d'Alger s'explique en grande partie par l'efficacité et la performance qu'offre ce port par rapport aux autres, mais aussi par le fait qu'un grand nombre d'importateurs trouvent des clients à leur marchandise dans la capitale même.

Par ailleurs, la lourdeur dans les procédures administratives le manque d'espace et de moyens techniques pour le traitement de toute cette marchandise qui transite par Alger, ont entraîné une situation d'engorgement sans précédent à laquelle le port doit, encore une fois, relever le défi.

Des aménagements portuaires pour maintenir le cap

Comme nous l'avons soulevé antérieurement, le port d'Alger souffre d'un problème « d'espace » pour accueillir le flux de marchandises restant pendant des mois abandonnée sur les lieux. L'infrastructure portuaire n'a pas suivi le rythme du développement des importations et des exportations de l'Algérie. En effet, de multiples constructions datant du début du siècle s'avèrent vétustes et beaucoup d'infrastructures en usage, sont inadaptées aux techniques modernes.

A cet effet, un programme d'urgence destiné à faire face au trafic a été entrepris. Il a touché le côté gestion qui s'est soldé par une restructuration organique de l'EPAL. Entamé en 1995, ce programme a induit la création de plusieurs directions dont celle des travaux et développement ayant pour but la création d'une dynamique de développement et de modernisation des installations et infrastructures portuaires. Plusieurs travaux ont donc été réalisés dans ce cadre :

- L'aménagement et l'équipement de la gare maritime
- La réhabilitation de l'entretien des bâtiments d'exploitation des magasins et des terre-pleins
- L'entretien de l'éclairage du port
- La réalisation de clôtures et de guérites de sécurité
- La réalisation d'un bâtiment pour la capitainerie et d'un hangar « antipollution »
- La réalisation dans chaque zone du port d'un bâtiment regroupant les services opérationnels ; à savoir acconage, manutention et

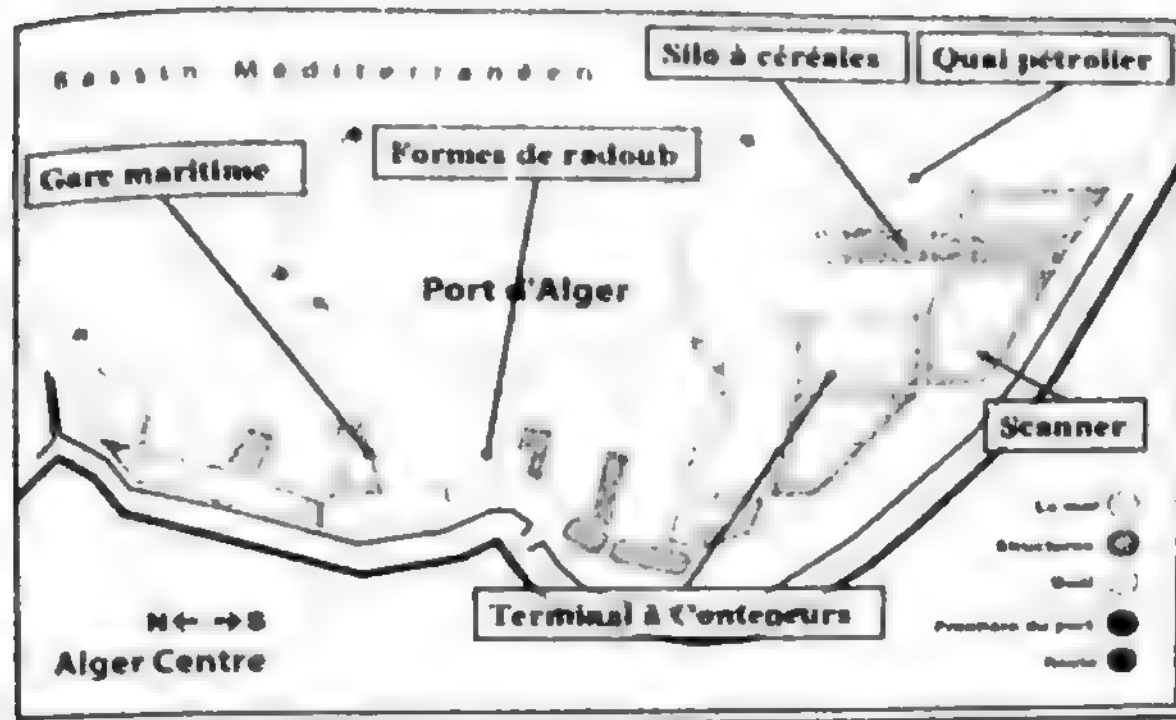
logistique en un lieu unique dit secteur intégré afin de faciliter les démarches commerciales aux usagers.

Dans le cadre de la réalisation de ces aménagements, un certain nombre de démolitions a été nécessaire, ce qui a permis au port de récupérer 2ha de surface exploitable.

Par ailleurs, afin de réhabiliter le maximum de surface dans l'enceinte portuaire et les affecter à l'exploitation commerciale et au stockage, l'entreprise portuaire a mis en œuvre un programme de délocalisation des entreprises ou industries polluantes (exp : SONELGAZ, ENCG des corps gras et ELIROWA) et toutes les activités n'ayant pas de liens indispensables avec le port. L'office national de la signalisation maritime, l'entreprise de construction, de réparation des bateaux de pêche (ECOREP) et l'entreprise générale d'entretien et rénovation (EGER) marine ont également été concernés par cette démarche. Il faut tout de même signaler que cette opération devrait permettre la restitution de 6,6332 ha.

Parmi les programmes ayant visé l'amélioration du rendement de cet organe, la réalisation du projet des silos : Projets silo à céréales et silo horizontal de l'ONAB. Cette réalisation a aussi nécessité plusieurs démolitions ayant permis la récupération de 670 m², au niveau de la rue de digne. Afin de faciliter le traitement de la marchandise, le port s'est doté d'installations spéciales (rampe R0-R0) et d'un terminal à conteneurs inscrit dans le programme de développement (1987/1988). Malheureusement cette réalisation a été rapidement dépassée et sa capacité de stockage qui s'élève à 5870 conteneurs s'avère insuffisante d'où la création de zones extra portuaires.

Remarquons que tous les aménagements et les extensions qui se sont effectuées au cours de son développement, ont été réalisés par récupération ou par remblaiement de la côte pour atteindre les profondeurs permettant l'accueil des navires de commerce de première génération. Ces projets qui ne sont pas sur un site nouveau, mais dans la zone d'exploitation déjà existante (voir croquis suivant) ont permis au port de s'agrandir sur lui-même.



La paralysie guet de près ce port qui continue à recevoir un flot important de bateaux restant en rade pendant plusieurs jours voire le mois. Leur nombre est tellement important (atteignant des pics de 40 à 50 navires en attente), que nous pouvons constater de visu l'encombrement de la baie d'Alger. La perte de temps passé en rade et en opérations de déchargement à quai se répercute négativement sur l'économie nationale et les finances du pays. Face à cet état d'engorgement chronique du Port d'Alger, d'autres mesures récentes ont été prises. En effet après l'extension de la plage horaire des douaniers, pour faciliter davantage les procédures relatives au dédouanement des marchandises importées et la création de nouvelles directions notamment celle relative aux scanners, l'entreprise portuaire s'est lancée dans une joint-venture. Un leader de la gestion et de l'exploitation portuaires Emiratis de Dubaï Port World (DPW) est aux commandes au port d'Alger depuis 17 mars 2009. Les premières directives tombent, il s'agit d'interdire à compter du 1er octobre 2009, le déchargement au port d'Alger des marchandises non conteneurisées – notamment les produits alimentaires, les véhicules non conteneurisés et les cargaisons de rond à béton et de bois. Les car-ferries seront orientés vers le port de Djendjen, dans la wilaya de Jijel située à l'Est du pays, et ceux de Mostaganem et de Ghazaouet à l'ouest du pays. Les autres produits concernés par ce déroutement seront acheminés vers les ports d'Oran, Mostaganem, Arzew et Ghazaouet à l'ouest, Ténès et Béjaïa au centre et Djendjen, Skikda et Annaba à l'Est.

Quelle responsabilité de la ville dans l'engorgement du port ?

Le cas d'Alger demeure compliqué par rapport à la complexité de son phénomène urbain. L'absence de friches portuaires et l'enchevêtrement des espaces urbains et portuaires, ont fait naître une tension dans l'appropriation du foncier.

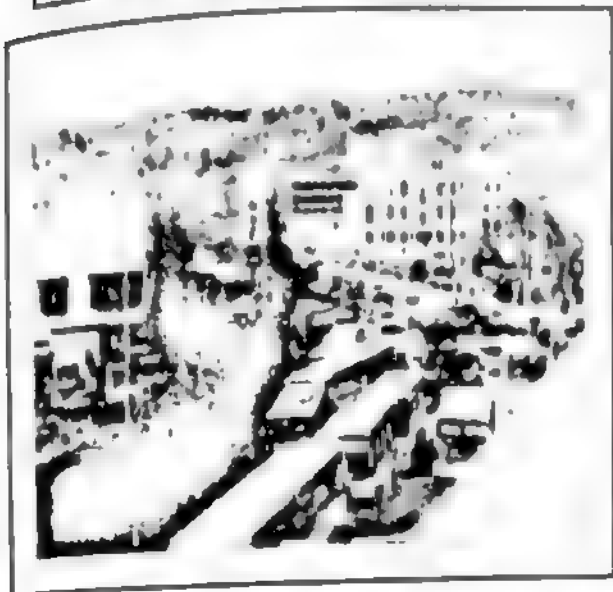
Si le port (zone d'exploitation) et la ville d'Alger sont fonctionnellement deux espaces bien distincts, spatialement, ils forment une seule zone géographique bien homogène. Seule la clôture pourrait nous renseigner sur leur séparation physique. Sous l'effet de la rareté des terrains, notamment dans ces zones à forte centralité, il devient de plus en plus difficile de cerner les limites terrestres du port, de celles de la ville.

Tout port, en plus de son espace traditionnel (quais, darses, zones de stockage... etc.), dispose d'espaces extérieurs appelés domaine terrestre où sont localisés les fonctions et les services liés aux portuaires et dont la gestion relève des autorités du port. C'est généralement l'arrière port immédiat qui en fait usage et que l'on appelle : le domaine portuaire.

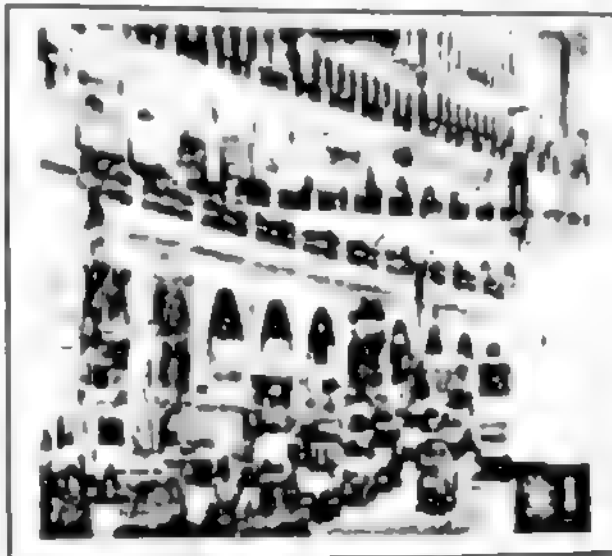
Au fil des ans, le quartier du port a été dénaturé et dévié de sa mission initiale en tant qu'espace annexé à la zone d'exploitation du port pour, entre autres, le soulager de certaines fonctions de stockage ou d'entreposage.

Plusieurs hangars ont donc été récupérés, détruits et remplacés par des structures ayant des fonctions répondant aux espérances de l'urbain. Combien de locaux étaient utilisés pour des besoins maritimes, se sont vus reconvertir en logements ou en locaux commerciaux ? Ces amputations n'ont fait qu'aggraver la difficulté de la gestion de l'espace portuaire, qui est passé par des moments d'engorgement très sévères, réglés par des solutions palliatives prises souvent à la hâte et sans aucune étude préalable. Jusqu'à nos jours, des problèmes liés au fonctionnement du quartier en question sont présents. Les photos suivantes nous éclairent sur la situation.

**Le quartier portuaire au
niveau de Tafourah**



**Le quartier portuaire au
des voûtes niveau**



Ce quartier a beaucoup perdu de son cachet d'antan et de grandes surfaces font usage? au service de la ville. Il renferme des parkings qui sont au nombre de quatre, dont deux sont à étages. L'un d'entre eux, situé en bas de la grande poste et s'étalant sur une superficie de 0,20 ha, est réservé à la wilaya d'Alger. L'autre, dénommé Béziers, localisé dans le quartier de l'Agha, comporte 3 étages et s'étend sur 0,81 ha. Le troisième, Bonetta, situé au niveau de la gare maritime sur 0,98 ha, dispose de 5 étages, seul le rez-de-chaussée est mis à la disposition du port. La gestion de ces trois parkings, revient à la ville qui en est propriétaire. Le dernier, situé dans le quartier de l'Agha, s'avère le plus petit en matière de superficie, à savoir : 0,11 ha.

Par ailleurs, le cas des voûtes demeure très révélateur de l'empiétement de la ville sur le domaine portuaire. Une grande partie des voûtes du front de mer et celles de la rampe Poirel est actuellement utilisée pour le commerce de gros, d'autres ont été récupérées (logements et commerces) pour la réalisation du projet «carrefour du millénaire», préconisé par les gestionnaires de la ville dans le cadre du GPU (grand projets urbains d'Alger). Toutefois, il demeure que 4,80 ha sont encore destinés au port et leur gestion est passée au gouvernement du grand Alger de l'époque. Un grand espace «Tafourah» du domaine du port, faisait lieu de stationnement des véhicules importés, a été déployé au service des transports suburbains.

Ces derniers furent ensuite transférés à quelques mètres plus loin au niveau de l'ex gare routière, transférée à son tour au Caroubier Tafourah a, pendant une période, été occupé par le C.O.U.S (centre des œuvres universitaires et sociales). Mais, depuis quelques années, les transports suburbains ouest algérois y reviennent. L'ex gare routière fait aujourd'hui fonction de parking alors que juste en face une parcelle de terrain séparé du port par la route Lahcene Hamdani est réservée pour les transports suburbains Est algérois. Par ailleurs, des zones de stockage, dont des hangars et des entrepôts, localisés à El Hamma utilisés au profit du port, ont été rasées dans le cadre de la restructuration de ce quartier.

Quelle destinée pour le port d'Alger ?

La réflexion sur le devenir du port auquel est liée la destinée de la ville devrait conjuguer les aspects techniques, économiques, urbanistiques et environnementaux afin de pouvoir dégager les solutions les plus appropriées à la singularité de ce cas.

Le port d'Alger est loin d'être concurrentiel à l'échelle internationale. Son activité reste modeste par rapport à celles de Rotterdam ou Singapour qui traitent plus de 400 millions de tonnes par an ou encore Marseille avec ses 96 millions de tonnes (2007). Elle l'est aussi par rapport à celles de quelques pays africains à l'exemple de Casablanca avec 21 millions de tonnes par an.¹ Il est clair qu'aujourd'hui, la structure portuaire, avec tous les travaux de modernisation réalisés, est dépassée face au commerce maritime moderne. Il est difficile de croire qu'un porte- conteneurs de 10 000 à 70 000 T portant jusqu'à 4600 conteneurs² pourrait franchir les portes maritimes d'Alger.

Techniquement, ce port n'a plus les moyens pour être à la hauteur des grands ports internationaux. Son avenir ne peut se baser que sur des investissements et des opérations de modernisation des installations sur place. S'il doit maintenir son site, il doit se livrer à un développement sur mer avec tous les coûts que demande cette

1- www.newworldcloppedia.org, www.appa-ports.org

2- C'est l'un des plus grands navires ayant pris les routes maritimes. Quid 2005 page 1820.

opération qui probablement n'est pas la meilleure vu le rapport : coût de l'investissement et rentabilité.

Les solutions pratiques, peu coûteuses et palliatives, adoptées jusqu'à présent par le port d'Alger, ne sont à notre sens, pas efficaces car elles ne s'inscrivent nullement dans une vision prévisionnelle pour le long terme et reste des solutions conjoncturelles qui sont vite dépassées. De ce fait, il apparaît qu'à terme, la délocalisation du port devrait s'imposer.

Le courant du transfert des ports vers des lieux plus appropriés a été adopté par les grandes métropoles du monde qui, aujourd'hui, sont à la hauteur de la demande du gigantisme marin. Mais il faut signaler que certaines expériences ont révélé que, soustraire définitivement un port de son contexte urbain entraîne un déclin économique, parfois même démographique et une perte d'emplois. La délocalisation partielle du port de son assiette primitive fut une solution qui a permis à certains ports de se débarrasser des activités nuisantes, polluantes et/ou nécessitant de vastes espaces pour leur développement, en y gardant toutes les activités ayant trait au transport, au loisir et à la pêche. Le maintien total du port dans son site est, dans certains cas, imposé par des facteurs exogènes (physique, économique), dans d'autres, il est dû à l'état des infrastructures portuaires relativement récentes, pouvant contenir une modernisation sur place.

Les expériences vécues ailleurs et dont nous pouvons évaluer aujourd'hui les effets, montrent que le découplage ville/port a permis de régler le problème d'espace recherché, aussi bien par l'une que par l'autre et a réussi d'assurer l'épanouissement de l'activité portuaire, comme il a permis de soulager les quartiers proches du port des nuisances qu'inflige cet organe à son environnement en matière de pollution, de bruit, et d'encombrement.

Pour conclure, nous pouvons dire que, la réflexion sur le développement de la ville portuaire d'Alger en général et de son port en particulier, devrait dépasser le cadre spatial de leurs territoires respectifs. Il faudrait absolument évaluer la situation du fonctionnement des ports nationaux et revoir leur capacité de productivité et de ce fait, estimer le rôle futur du port étudié et par conséquent porter des actions à long terme. Ces actions doivent être à

Le développement de la culture commerciale, l'industrialisation, l'urbanisation ou la spéculation ont des effets négatifs sur l'état du port d'Alger. Ce dernier ne pourrait, sans aucun doute, par la mise en place de nouvelles structures dans un site plus adapté.

المحور الثاني

الدور الاقتصادي للموانئ الجزائرية

عبر العصور

Références bibliographiques :

- Chaline, Claude - Rodrigues Malta, Rachel
Ces ports qui encerrent des villes
Paris, L'Harmattan 1994, p. 299
- Deluz, JJ
L'urbanisme et l'architecture d'Alger / aperçu critique.
Alger, PierreMardaga Edition, OPU 1988, p. 195
- Lespes, René
Alger, Etudes de géographie et d'histoires urbaines.
Librairie Felix Alcan, 1930, p. 817
- Berkani-Baziz Amel
Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain.
Thèse de magister en aménagement urbain,
FSTGAT, USTHB, 2002.
- Rapport final : Délocalisation des entreprises du port d'Alger
Direction exploitation réglementation EPAL Port d'Alger
- Le Port d'Alger
Revue mensuelles
- Annuaire statistique des ports de commerce, ministère des transports.

عنابة، الميناء والمدينة (هيون)

أ.د. شافية شارن
قسم التاريخ جامعة الجزائر

مقدمة

تقع هيون جنوب غرب مدينة عنابة، وتملك موارد طبيعية متنوعة، كما تتوفر على منطقة خلفية غنية، وما زاد من أهميتها الاقتصادية اختيار الفينيقيين في القرن الثاني عشر قبل الميلاد ميناءها لربط المنطقة بالعالم الخارجي. سنحاول من خلال هذا البحث دراسة النشاطات الاقتصادية للمدينة والاطلاع على علاقاتها التجارية والحضارية خلال الحقبة الرومانية الممتدة من منتصف القرن الثاني قبل الميلاد إلى القرن الرابع ميلادي باعتبارها أزهى عصوره، كما سنحاول إبراز أهمية هذا الميناء المتوسطي ودوره في تطور وازدهار المدينة.

كما يستدلّ من اسمها، هيون مدينة ملكية (*résidence ou ville royale*)⁽¹⁾ وكانت مكانا حصينا لحفظ ثروات وكنوز الملوك النوميديين، شأنها في ذلك شأن مدينتي ثالة وقسنطينة. بعد استيلاء الرومان عليها في عام 146 ق. م، أصبحت تابعة لمقاطعة إفريقية البروقنصلية (تونس)، وارتقت في عام 78 ق. م. من مرتبة بلدية (*Municipium augustani*) إلى مستعمرة، وعرفت تطورا كبيرا حتى

أنها صارت في القرن الثاني ميلادي المدينة الإفريقية الساحلية الثانية بعد قرطاجة.

يحتل ميناء هيبون الطبيعي موقعا استراتيجيا، حيث يقع بين سلسلتين جبليتين هما جبل إيدوغ ورأس الحارس (cap de garde) اللتين تحمياه من الرياح الغربية والشمالية الغربية العاتية، وتكمن أهمية هذا الميناء البحري، في كونه يقع بالقرب من موانئ نشطة، إفريقية كمينائي سكيكدة وقرطاجة، وأوروبية كمينائي سردينيا وصقلية.

وقد زادت أهمية هيبون نتيجة التحولات التي شهدتها عبر العصور، حيث بعد أن كان محطة فينيقية⁽²⁾، وأحد الموانئ الرئيسية لنوميديا⁽³⁾، أضحت منذ أواخر القرن الأول قبل الميلاد؛ نتيجة توسع دائرة نشاطه، أحد الموانئ المخصصة لتموين روما (port annonaire) تتولى حمايته ودعمه وحدات من للأسطول الروماني⁽⁴⁾، وتشرف على نشاطاته شرطة خاصة⁽⁵⁾. ومن ثم يمكن القول أن هذه العوامل وأخرى ساهمت في تنشيط ميناء هيبون لإقامة علاقات متنوعة داخلية وخارجية.

أولا) الحياة الاقتصادية في هيبون بين منتصف القرن الثاني قبل الميلاد والقرن الرابع ميلادي

اشتهرت هيبون منذ الفترة البونيقية⁽⁶⁾ بوفرة وتنوع مواردها نذكر منها.

١) الموارد الطبيعية والحرفية

لقد جعلت الظروف الطبيعية من هيبون منطقة زراعية مهمة، حيث تتوفر على سهول ساحلية ذات تربة خصبة، وعلى مناخ معتدل يتميز بكثرة أمطاره^(١) واعتدال حرارته في معظم أيام السنة، واحتوائها على عدة مجاري مائية منها أودية موديبا وموَجِر والسيبوس (Seybouse)، بالإضافة إلى وجودها بالقرب من بعض البحيرات مثل بحيرة فيتزاره، وقد اشتهرت أراضيها بزراعة القمح كما يتضح من آثار مخازن الفلال والمطامير (Horti) ومطاحن القمح المنتشرة فيها^(٢).

إلى جانب القمح انتشرت زراعة الزيتون التي نتجت عنها صناعة الزيت، كما ازدهرت زراعة الكروم التي أدت إلى إقامة صناعة النبيذ كما يتضح من تماثيل إله الخمر بوخوس (Bacchus).

بالإضافة إلى القمح والزيتون والكروم، كان للمنطقة ثروة غابية معتبرة، ومن ثم مارس سكانها الصيد (الصورة رقم ١) وتربية الماشية التي ترتب عنها قيام صناعة نسيجية^(٣) وجلدية، كما اعتسوا بالصيد البحري مما ساعد على تطوير نشاط تمليح السمك^(٤)

وصناعة مرق الحوت (garum) الرائجة آنذاك

إلى جانب المنتجات الزراعية والحيوانية احتوت المنطقة ثروة معدنية هامة تمثلت في وجود مناجم الرصاص والحديد الواقعة في غربها (مناجم كدية وعين مكرة وعين الرمان)^(٥)، التي صاحبته صناعة تعدينية كصناعة الأسلحة والحلي^(٦) كما تضم المنطقة محاجر الرخام

الأبيض^{١٥} (محاجر فلفلة ومحجر الفجوج) التي تولدت عنها صناعة تحويل الرخام^{١٦}. والملاحظ أنه نتيجة كثافة الحرف سألقة الذكر خصّصت لها أحياء كاملة، وقد كَوّن الحرفيون اتحادات ونقابات (corporations) من أجل تنظيم نشاطاتهم، وحماية حقوقهم، كما هو الحال بالنسبة لنقابات عمال الميناء وأصحاب السفن^{١٧}.

(2) التجارة

دفعت ضرورة تسويق منتجات هيبون السكان إلى إنشاء أسواق مختلفة مثل السوق اليومي (Macellum)^{١٨}، وكذا السوق الأسبوعي (forum)^{١٩} وتشهد على ازدهار التجارة شبكة الطرق البرية العديدة التي تنطلق منه أو تصل إليه (الصورة رقم 2).

أ- الطرق الغربية :

- طريق هيبون سكيكدة

// قسنطينة

// الخنج

// ميلة

// قالمة

// شرشال

ب) الطرق الجنوبية :

- طريق هيبون سوق أهراس

. // مداوروش

. // تبسة

. // هنشير بسرياني (Ad Majores)

. // سيدي عقبة (Badias) . بسكرة

. // تموقادي

وإلى جانب الأسواق وشبكة الطرق هناك النصب الملية
الكثيرة المتواجدة في أراضيها⁽¹⁸⁾، وكذا أعداد الأوزان المصنوع
بعضها من الذهب الخالص⁽¹⁹⁾، زد على ذلك انتشار تماثيل إله
التجارة مركور (mercure)⁽²⁰⁾.

وما دمننا بصدد الحديث عن موضوع التجارة، فإنه من
الضروري البحث عن علاقات هيبون التجارية الداخلية والخارجية،
وعن آثارها.

ثانيا) العلاقات التجارية لهيبون

1) العلاقات التجارية الداخلية

كانت لهيبون علاقات تجارية داخلية مع مدن مجاورة كثيرة
كقسنطينة والخنج وقالة ومداوروش وتبسة⁽²¹⁾ وغيرها، وهي أراضي
معروفة بأهميتها الاقتصادية.

2) العلاقات التجارية الخارجية

أقامت هيبون علاقات تجارية مع بلدان إفريقية ومتوسطية.

١) العلاقات التجارية مع البلدان الإفريقية

تعاملت هيبون مع قرطاجة قبل سقوطها باعتبارها قوة اقتصادية كبيرة في البحر المتوسط وقد زاد عامل الجوار والانتماء في تعزيز العلاقات بين المدينتين. ومما لا يدع مجالا للشك، هو أنه إلى جانب قرطاجة كانت تربط هيبون علاقات مع بلدان إفريقية أخرى كثيرة كموريطانيا القيصرية وموريطانيا الطنجية إلى جانب ليبيا (emporia) وتتلخص صادرات هيبون إلى هذه الأخيرة في الزيت والرخام^(٢٢).

ب) العلاقات مع البلدان المتوسطية

_ تنصدر شبه جزيرة إيطاليا وجزرها الثلاث البلدان الغربية التي تربطها علاقات مباشرة عبر مينائي أوستيا (Ostie) وبوزول (Pouzzoles)^(٢٣)، وكان من أهم صادرات هيبون القمح والزيت والرخام مقابل الأواني الفخارية والزجاجية والمعدنية.

_ إلى جانب إيطاليا كانت تربط هيبون علاقات بإسبانيا تتلخص في تصديرها للزيت والخيل^(٢٤) مقابل الرصاص والقصدير، كما كانت تصدر إلى بلاد الغال الزيت والتين والرخام مقابل القصدير وبعض الملابس^(٢٥).

تشير المصادر إلى وجود علاقات بين بلاد الإغريق وهيبون قائمة على جلب هذه الأخيرة للنبيذ والمزهريات والأواني الفضية، مقابل القمح والرخام والأخشاب^(٢٦).

لم تبقى علاقات هيبون محصورة في بلدان الحوض الغربي للبحر المتوسط بل توسعت لتشمل بلدانا شرقية كمصر وفتيقيا وفلسطين وسوريا وكبادوكيا (Cappadocia)⁽²⁷⁾ وبلاد الفرس وحسب القديس أوغسطين كان تجار هيبون يتقلون حتى الهند والصين لجلب خيراتها المتمثلة في الأحجار الكريمة والأقمشة الحريرية⁽²⁸⁾.

بعد عرضنا لعلاقات هيبون الداخلية والخارجية، ينبغي في اعتقادنا البحث عن آثار نشاط هذا الميناء وهذه العلاقات على المدينة.

(3) آثار نشاط ميناء هيبون على المدينة

نتيجة نشاطات مينائها ووفرة مواردها الاقتصادية وعلاقاتها التجارية الواسعة، أصبح سكان مدينة هيبون يتمتعون بمستوى معيشي جيد كما يتجلى من خلال المساكن الريفية الفخمة ذات الطوابق العديدة والمزينة بالفسيفساء⁽²⁹⁾.

وبالإضافة إلى مساكنها، اشتهرت المدينة بمرافقها العامة منها الحماماتها الشمالية والجنوبية، التي ضاهت حمامات كركلا بروما⁽³⁰⁾ والتي كانت مجالا للراحة والاستجمام والتثقيف كما امتازت بمسرحها (الصورة رقم 3) المتعدد النشاطات كالمروض المسرحية الكوميديّة والتراجيدية، إلى جانب عروض الفناء والرقص والنشاطات الفكرية كالشعر والبلاغة والتاريخ وعلم الفلك (الصورة رقم 4)، فضلا عن الفلسفة، كما يتأكد ذلك من خلال

التمثال الذي أقامه سكان هذه المدينة للفيلسوف الرواقي فرانتون (Fronton)⁽¹¹⁾ تخليداً لذكراه.

ولما كان لهيبون مناظر طبيعية خلابة وتتوفر على مرافق متنوعة قصدها الناس من كل صوب للتمتع بالصيد والملاحة⁽¹²⁾ وبفضل مينائها تمكن رجال الثقافة والفكر الأفارقة أمثال أبوليوس (Apuleius)، المنحدر من مداوروش من التوجه إلى بلدان عديدة كليبيا وبلاد الإغريق⁽¹³⁾، وسمحت للقديس أغسطين بزيارة كلٍّ من قرطاجة وروما، وقد ساعدت هذه الظروف أيضاً المفكرين ورجال الدين الأجانب على مراسلة وزيارة أب الكنيسة المسيحية.

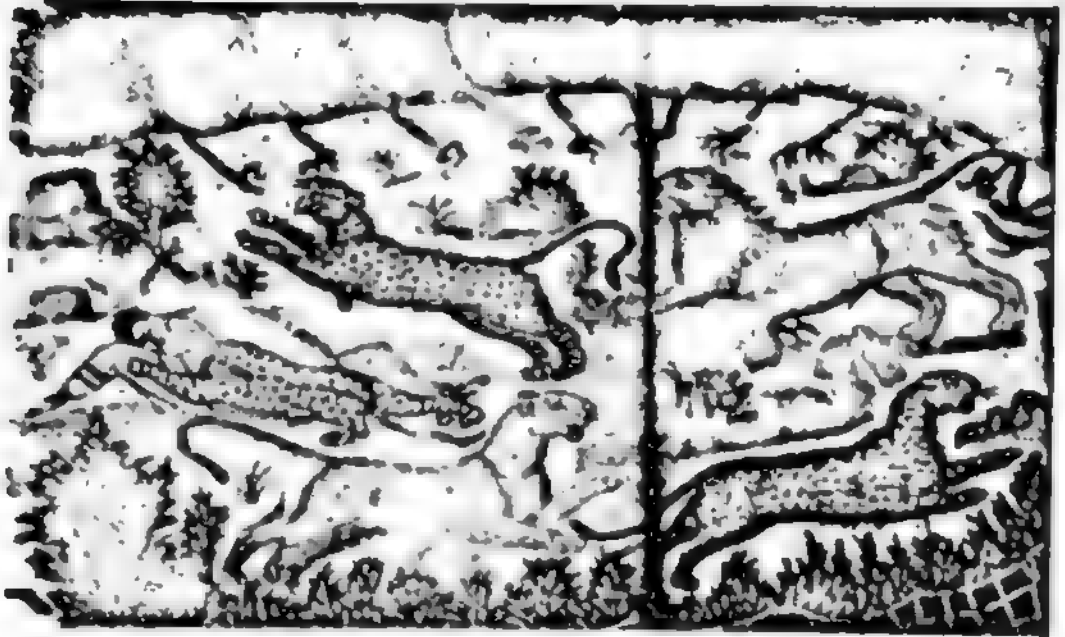
إلى جانب الحياة الفكرية النشطة، يبرز من خلال الكنز الذي عثر عليه في عين المكان المتضمن لـ 7499 قطعة نقدية من البرونز⁽¹⁴⁾، أن المدينة كانت تتعم برخاء ورفاهية.

بعد تناولنا لهيبون الميناء والمدينة توصلنا إلى جملة من النتائج ندرجها كالتالي :

. ساعدت عوامل طبيعية وبشرية هيبون أن تصبح قوة اقتصادية تطورت على مرّ العصور، من العهد الفينيقي إلى العهد الروماني مروراً بالعهد النوميدي.

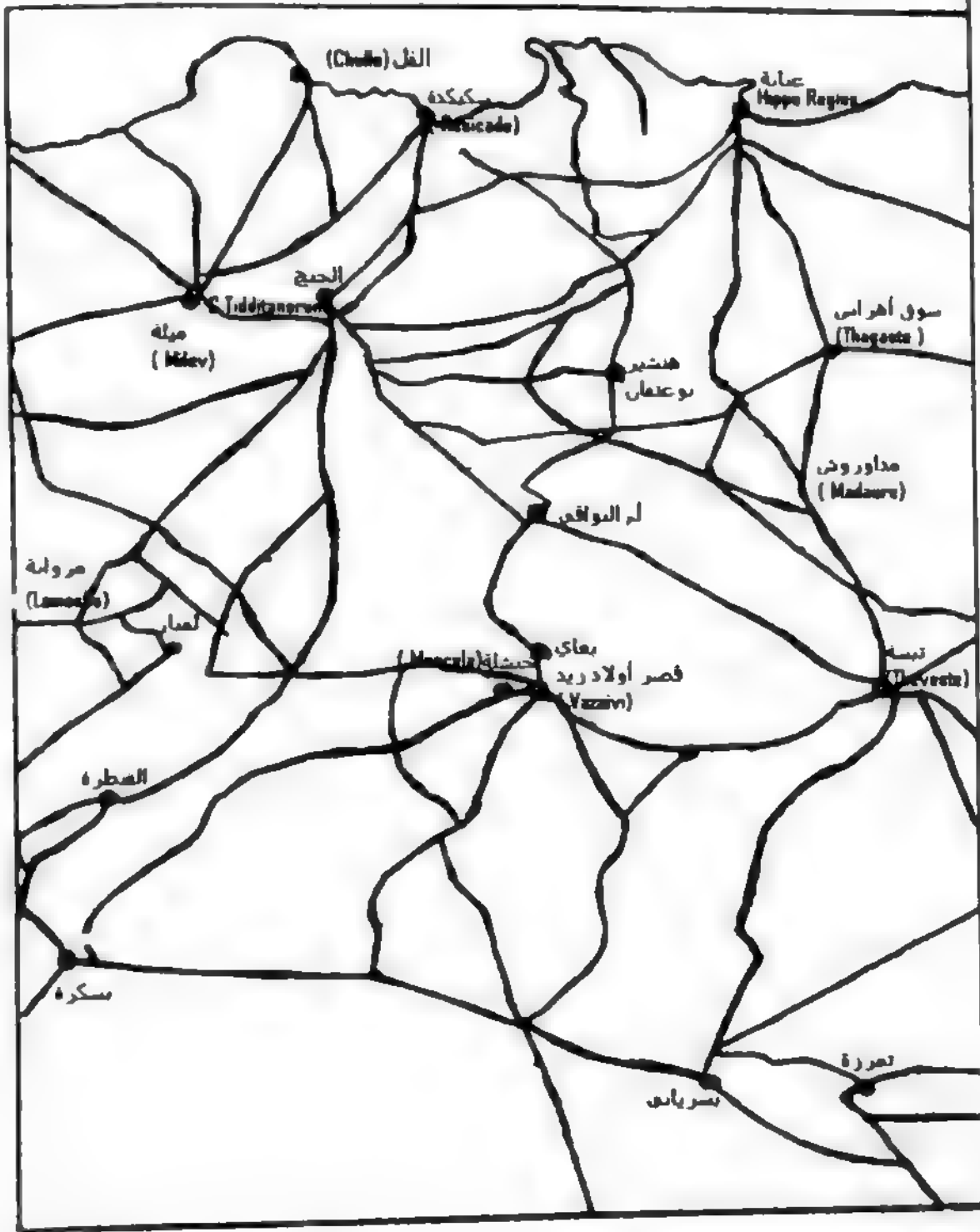
. أدت حيوية مينائها إلى تنشيط تجارتها الخارجية مع بلدان عديدة أفريقية ومتوسطية.

. ساهم الازدهار الاقتصادي الذي شهدته المدينة بفضل ميناءها في
تشجيع الحياة الثقافية وسهل تنقل نخبة المجتمع إلى المراكز
الثقافية العالمية آنذاك، بهدف الاطلاع على آخر ما جادت به
قريحة المفكرين والإطلاع على ما وصلت إليه الحضارات الأخرى
وفي نفس الوقت، كان للوسائل المادية والفكرية التي تتوفر في
عين المكان أكبر الأثر في اجتذاب العلماء والباحثين الأجانب.
نتيجة لجميع هذه التطورات برزت علامات الرفاهية والعيش الرغد
والرفق في هيبون كما تدلنا معالمها ومرافقها.

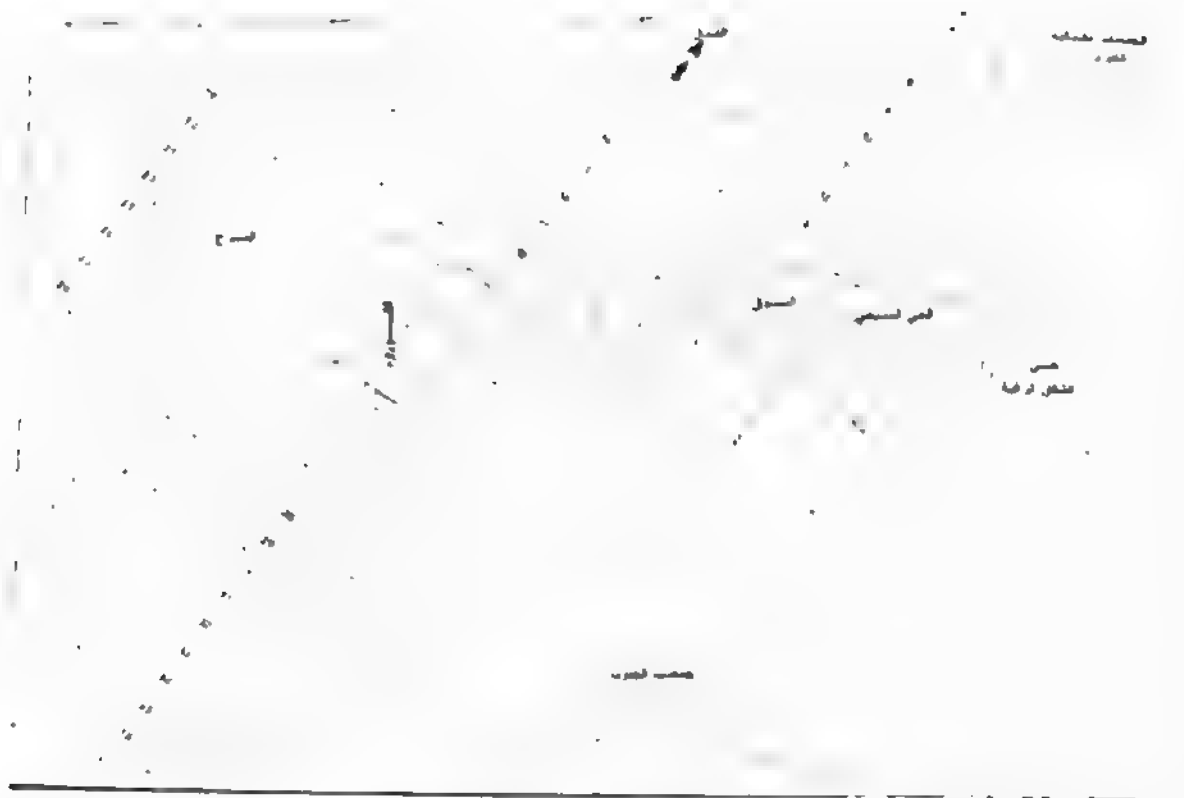


فيفساء الصيد
دحماني (س)، هيبون، ص. 127

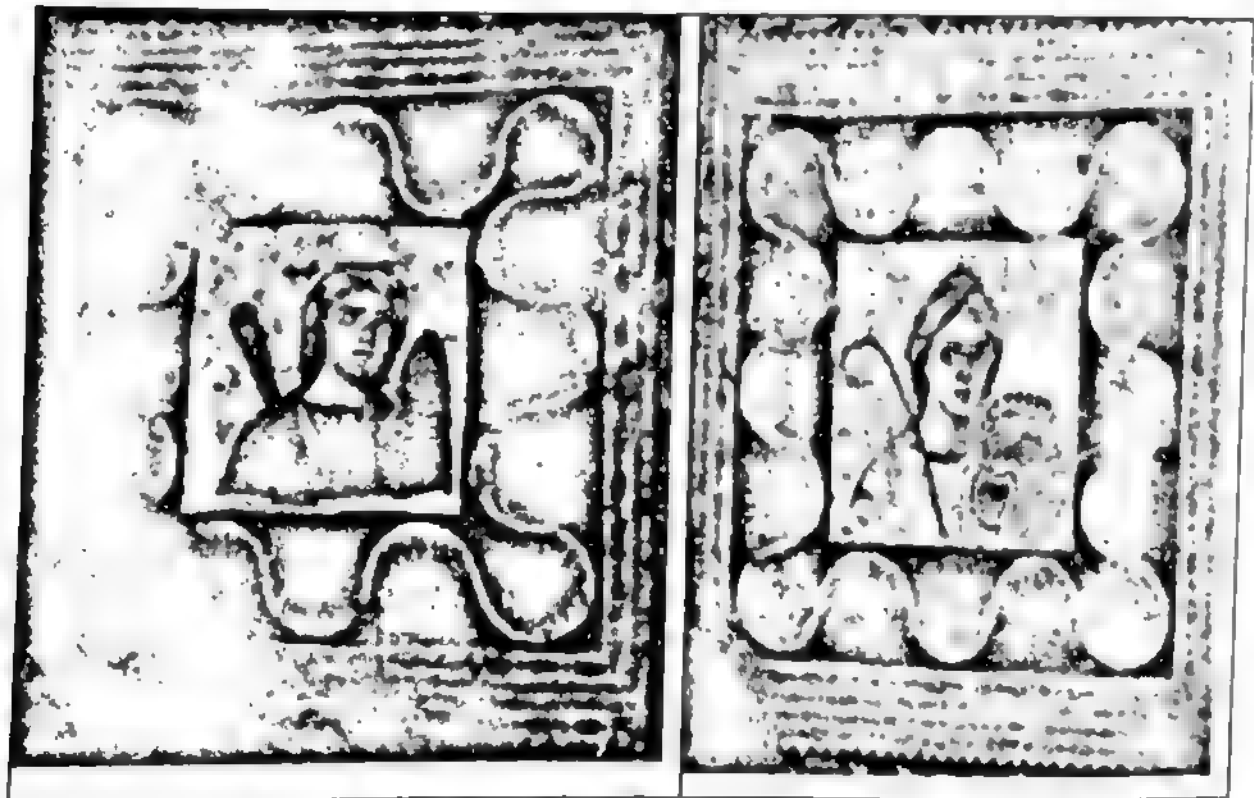
(الصورة رقم 1)



(الصورة رقم 2)

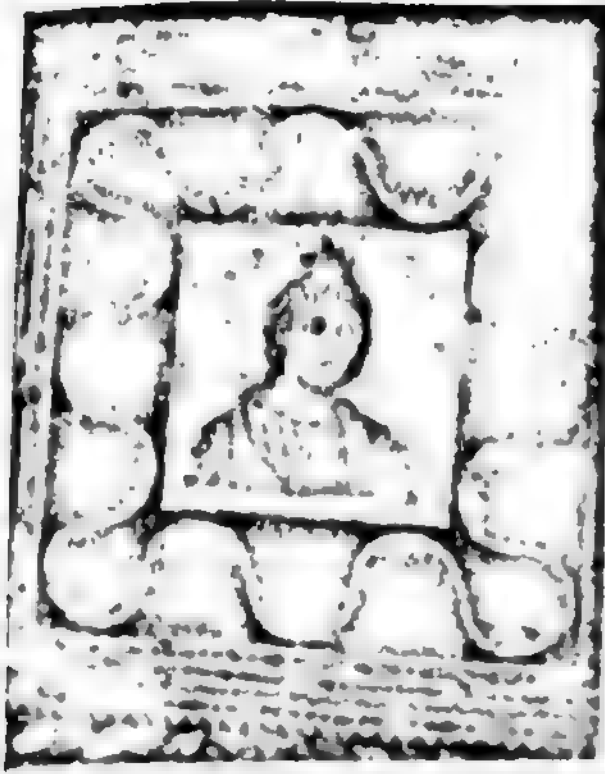


مخطط هيبيون (الصور رقم 3)



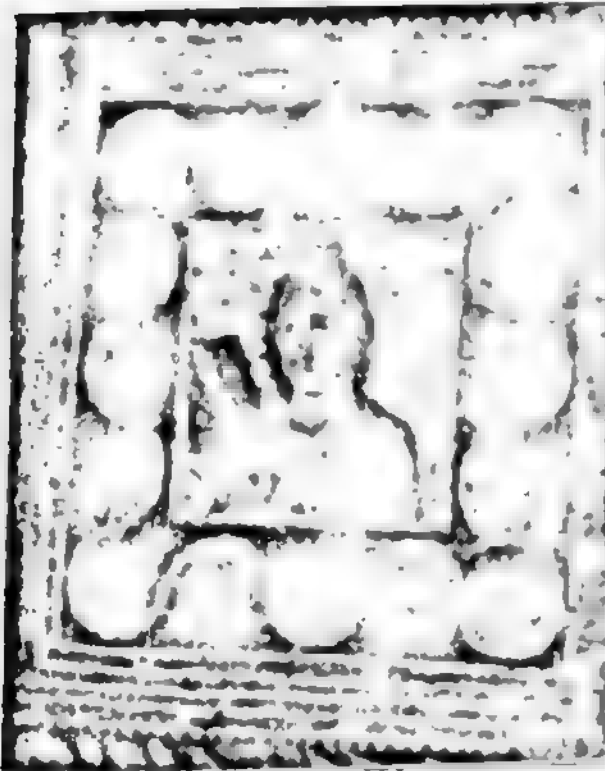
ثالي (Thalie) ملبومان (Melpomene)

إلهة الكوميديا إلهة التراجيديا



تاريسيشور (Terpsichore) بوليمي (Polymnie)

إلهة الرقص والفناء إله الشعر الغنائي



أوراني (Uranie) كليو (Clio)

إلهة الفلك (إلهة التاريخ)



كوليوب (Colliope)

إلهة البلاغة والشعر الملحمي

(الصورة رقم 4) ربات الفنون والعلوم

Marec (F), Une nouvelle mosaïque des muses à Hippone . عن

Libya archéo. 1958, T. VI, 1^{er} semestre . pp. 127/138

الهوامش :

- 1) Gisell(S), histoire ancienne de l'Afrique du nord, Germany , 1971, T. V, p248
- بالإضافة إلى Mazard(J), corpus nummorum mauretanaque, France, 1955 , p152
- هيون، حملت ثلاث مدن افريقية اسم مدينة ملكية، وهي على التوالي : تميدا (Thimidaregia) ومدينة حمام دراجي (Zama regia)، ومدينة زاما (Thimidaregia)
- Camps (G), Massinissa ou le début de l'histoire, libyca, 1960, p. 275
- 2) Gisell(S), op.cit., I II, p. 151
- 3) Mazard (J), op.cit., p. 152
- 4) إضافة الى دوره العسكري والسياسي في نوميديا وموريطانيا القيصرية كان لستيوس نشاطات تجارية في عين المكان تدرّ عليه أرباحا طائلة تتماشى وتطلعات هذا القارئ كما كان على رأس جمهورية تتكوّن من أربع مستعمرات هي سكيكدة وميلة والقلو قسنطينة، BAXCVI.J, V - Marec(E.), inscriptions d'Hippone , libyca archéo.,1956, IV,2p300 ,Gisell(S), op.cit.,18, P 138
- 5) CIL VIII,5230 , Gisell(S) , atlas archéologique d'Algérie J 9,n°59,
- 6) عثر في هيون على مسلة بونيقية خاصة بالخصوبة Gisell(S), op.cit., T. IV, p. 271
- 7) CIL , VIII, 5351, Maitrot (C), le musée d'Hippone, BAH, 1913, 14, T. 33, P 147.
- 8) Hamman (AG) , la vie quotidienne en Afrique du nord du temps de saint Augustin, Paris : 1979
- 9) p. 307 Lassus(J), l'archéologie Algerienne, libyca archéo.,1958 , VI, 2,
- 10) Ibid., P.91
- 11) Ibid
- 12) Gisell (S), AAA, 19, n°2.
- 13) CIL VIII, 21103
- 14) Marec (E.), Hippone la royale, antique Hippo regius, Alger, 1958, P.310 ; Maitrot (AM), les petits métiers a Hippone, libyca archéo., BAC., 1930, P. 95
- 15) Gisell (S.), AAA, F, 9, n°3.
- 16) تمّ صنع الجرار والمصابيح والقرميد، راجع ، شارن (ش)، النشاط التجاري في نوميديا وموريطانيا القيصرية، الجزائر، 2002/2001، ص. 207./205
- 17) نفسه، ص. 290.
- 18) Lassus (J), l'archéologie., P. 245,
- 19) شارن (ش)، المرجع السابق، ص. 267. /258
- 20) Gisell(S), op.cit., F. 9, n°59
- 21) Lassus(J), op.cit.,libyca, VI, 1958, p245.
- 22) Hamman(AG) , op.cit., P.p38,46,

(23) شارن (ش)، المرجع السابق، ص. 460/467/469/483.

(24) نفسه، ص. 531.

(25) نفسه، ص. 493/495.

(26) Sempere (H), les ports et la vie maritime antique de Carthage à Tanger, Paris 1957, Pp201/205/206/207

(27) شارن (ش)، المرجع السابق، الجزء الثاني، ص. 444/449.

(28) Lecroq (A), le commerce de l'Afrique romaine ,BSGO, 1912 XXXII - p. 307

(29) Giselle (S), AAA ,P n° 59 , Lancel (S), Etude sur la Numidie d'Hippone au temps de saint Augustin MIFR., 1984, 2,196

(30) Lassus (J), L'archéologie , Pp227/238

(31) Marec (E), inscription , P.292

(32) Plin le jeune ,lettres panegyriques de Trajan, belles lettres, Paris, 1947, IX, 33

(33) Sempere (H) , op cit., P. 207

(34) Lassus (J) op cit., P. 248/249

موانئ شرق موريطانيا القيصرية

د. محمد الحبيب بشاري

قسم التاريخ جامعة الجزائر

استطاعت قرطاجة أن تهيمن على الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط هيمنة كلية وبدون منازع من القرن الخامس حتى القرن الثالث قبل الميلاد. هذا القرن الذي شهد خروج روما من سهل اللاتيوم وسيطرتها على كل شبه جزيرة إيطاليا بعد صراع مرير مع مختلف الشعوب والديولالات المتواجدة بها. ومنها توجّهت بأنظارها إلى الحوض الغربي للبحر المتوسط. وهذا ما جعلها تدخل في صراع مع قرطاجة استمر من 264 إلى 146 ق.م. تميز بقيام ثلاث حروب عرفت بالحروب البونية. انتهت بزوال دولة قرطاجة وتحول معظم أراضيها إلى مقاطعة رومانية تحت اسم "مقاطعة إفريقية" (Provincia Africa).

لقد جنت روما من انتصارها على قرطاجة والقوى الأخرى في حوض البحر الأبيض المتوسط مثل مقدونيا مكاسب مادية معتبرة. انعكست إيجاباً على المجتمع الروماني بحيث شهد مستواه المعيشي تحسناً ملحوظاً، لكن ذلك كان على المدى القريب إذ سرعان ما تغير الوضع وبرزت التناقضات الاجتماعية والاقتصادية الحادة بين مختلف طبقات المجتمع الروماني، بعد أن استحوذت الطبقة الأرستقراطية على ثمار الانتصارات العسكرية، وهمشت طبقة العامة وخاصة المزارعين الصغار والمتوسطين عماد الزراعة والجيش

الرومانيين. بفعل فقدانهم أراضيهم لصالح الطبقة الارستقراطية التي استغلت غيابهم بسبب وجودهم في جبهات الحرب لمدة زمنية طويلة. أو لإفلاسهم لعدم قدرتهم على منافسة المواد الزراعية المستوردة. وتستحوذ على أملاكهم، وتستغلها عن طريق العبيد مما دفع بالمرارعين الصغار والمتوسطين إلى الهجرة إلى المدن الكبرى وعلى رأسها روما.

ونظرا لسوء تسيير الضيعات الواسعة واعتماد أصحابها على مسيرين انتهازيين ويد عاملة في أغلب الأحيان غير مؤهلة حيث تتكون أساسا من العبيد. تراجع إنتاج المواد التي تكون الغذاء الأساسي للمواطن الروماني وعلى رأسها الحبوب والزيتون، مما اضطر المسؤولين الرومان العمل على تموين السوق الرومانية بالمواد الأساسية بأسعار منخفضة ابتداء من عهد الأخوة غراكوس، ومجانا ابتداء من سنة 58 ق.م. بمبادرة من القنصل كلوديوس (Clodius) لأكثر من 320 ألف شخص. وهو العدد الذي انخفض في عهد يوليوس قيصر إلى 150 ألف، وارتفع من جديد في عهد الإمبراطور أغسطس إلى 200 ألف، وابتداء من عهد الإمبراطور سبتموس سيفروس أضيف الزيت إلى المواد الموزعة مجانا⁽¹⁾.

وبصفة عامة كلما تقدمنا في الزمن زادت حاجات المواطن الروماني من الحبوب والزيت، وبهدف كسب شعبية واسعة كان المسؤولون الرومان يعملون على إرضاء مواطنيهم بتلبية مطالبهم.

... معبر لبراعة الإيطاليين على تعظية حاجات الشعوب
 ... حاجات السلطة الرومانية ببطارتها التي منطقتها المغرب
 ... لأصناف طبخيه وجغرافيه، وأحدثت تحجس الفرحس للاستيلاء
 ... حيث بعد ضم قرطاجه بقرون جاء دور مملكة نوميديا وهربا
 ... مملكة مملكة موريطنيا القيصرية، وقد فنصر النومة في
 ... من أسطفته الساحليه، مع وجود بعض محاولات لتوسعه
 ... من في عاصمته المراق ديوميديا، ما بالنسبة لموريطنيا فقد
 ... بالنسبة لها في منتصف القرن الأول ميلادي وهو محفور لنين
 ... في نهاية القرن الأول بأشياء عدة مستعمرة همد مستعمرة
 ... (Nervia) من طرف الإمبراطور بيرف (Nerva)، وهو ما
 ... منها (Colonia Nervia Augusta Martialis Veteranorum)،
 ... وسعت روما بدها على منطقة السهول العليا، التي بالاضافة
 ... لأستراتيجية، تتمتع بقدرات زراعية واسعة يمكن أن
 ... في تموين الشعب الروماني بالكثير من المواد الأساسية، دون
 ... ووفرة السهول تسمح بتلبية رغبات الطبقة الأرستقراطية
 ... لصيغات الواسعة، وقد دلت الآثار المادية على العديد منها
 ... مانيديا (Mandiae) حفيدة الإمبراطور تراجانوس، وفي هذا
 ... إصدار روما لقانوني مانكيانا وهادريانا

لكن محاصيل السهول العليا الشرقية المذكورة تعد عديمة
 ... بالنسبة للسلطة الرومانية إذا لا تصل إلى المواطن الروماني
 ... البحرية، سواء في نطاق سياسة التموين المجاني (Annone)

أو التجارة الحرة. لذلك عملت روما على ضمان وصول هذه المحاصيل إلى المنطقة الساحلية لتتقل بعدها من موانئ موريطانيا الشرقية إلى الأسواق الرومانية عبر ميناء أوستيا (Ostia)، ولهذا الغرض استغلت روما الموانئ والمحطات البحرية القرطاجية السابقة وقامت بتوسيعها ومن أهمها مينائي بجاية (صالداي، Saldac) وسيدي ريحان (موسلوبيوم، Muslubium)، وهو ما تؤكد المخططات الأثرية التي عثر عليها في ميناء أوستيا وهضبة تستاكسيو (Mont Testaccio) من جهة والنصب الميلية وآثار الطرقات التي ربطت مراكز الإنتاج في السهول العليا بالمينائين المذكورين.⁽¹²⁾

الموانئ

إن مراكز التصدير، وكما ذكر آنفا تتمثل في مينائي بجاية وسيدي ريحان، وهي في الأصل محطات تجارية قرطاجية استغلتها روما بعد أن أخضعت المنطقة لنفوذها.

أ. ميناء بجاية

يقع ميناء بجاية في خليج واسع (خليج بجاية) بين جزيرة منصورية واليابسة عند مصب وادي الصومام، وهو الملجأ الوحيد الآمن بالنسبة للسفن في الساحل الشرقي لمقاطعة موريطانيا القيصرية ثم موريطانيا السطيفية ابتداء من نهاية القرن الثالث ميلادي⁽¹³⁾. وقد دفعت أهمية موقعه القرطاجيين إلى إقامة ميناء منذ وقت مبكر، إذ ورد ذكره في القرن الرابع قبل الميلاد في رحلة

«د كملاد كسر» دكمحطة بحريه اقامها "قرطاجيون لاستغلالها في رحلاتهم البحرية سواء للاحتماء بها في حالة الظروف المناخية غير ملائمة للبحار او للتموين او التعامل مع الالهاني وقد عثر في منطقة على نار قرطاجيه بكثرة منها قبور محنورة في "الصحر وخصب حيدرليه وكنائس فينيقية او بونيقية . ومع فقدان قرطاجه سيده عسر المنطقة اثر انهزامها في الحرب البويه النديه . انتقلت مدينة بحريه الى مملكة بوميديا بقيادة ماسيسا ثم اساءه من بعده ونتيجة التطورات التي شهدتها المنطقة بعد حرب بوعرطه . انتقلت المنطقة الممتده من حدود وادي الملوشة (الملوية) غربا إلى وادي الأمصاص (الحكسر) شرقا الى مملكة موريطانيا . واستمرت على هذا الوضع حتى وفاة الملك بوخوس الثاني سنة 33 ق.م. دور ترك وزيت قامت مملكته إلى أوكتاف، لكن هذا الأخير حكمها دون صمها إلى أملاك روما، واكتفى بإقامة بعض المستعمرات بعضها في موانئ قرطاجيه قديمه، تمهيدا لضمها مستقبلا لما تكون الظروف السياسية والعسكرية ملائمة، ومن بين المستعمرات إيجلجلي(حبل) وصالداي الساحليتين ومستعمر توبوسوكتو (Tubusucto) على ضفاف وادي الصومام في الداخل.

وتدل النقوش التي وصلتنا أن مستعمرة صالداي خصصت لقدماء جنود فرقة عسكرية تحمل رقم سبعة، لذلك حملت اسم legionis VII aug (ustae) sald (itanac) Col (onae) jul (iac) "immunis"، ورغم اختفاء الكثير من آثار المدينة الرومانية بفعل

التغييرات التي شهدتها عبر مختلف عمر جزر شقور. تبرز الآثار الحديثة القليلة التي وصلتنا من مدينة عرفت نصير. مجموعة منسوبة وعمرانها، فقد عثر في العديد من مواقع على عمدة من عرسيب وسفوس. وأما الساحة العامة (Forum) وفوقها شندير وإسبيل، وبطون الحدودية الامكانيات الاقتصادية الطبيعية بصفة. مستفيد من رؤية المدينة، فإن الفصل في التطور الذي شهدته لا يمكن أن يكون إلا في سياق مينائها سواء كان في محار نصيب بحري و شندير، تساحلية (Cabotage) أو الخارجية. وفي بونك أهمية صناعية لها الميناء الوحيد الواقع في شرق مقاطعة ميريصب والذي ذكره مسترأون بقوله: «بين قيصرية وز من تربيتون يفتح ميناء واسع جدا يعرف باسم صالداس (Saldas)». ويظهر أن هذا ميناء بحري في ناحية نقرية للمدينة أين شوهدت في ثلثي ثامن عشر مزارع صيد. لكن آثاره اختفت اليوم بفعل نفوس تبشيرية ونفوس الذي يرحف كل سنة نتيجة الترسبات التي يحملها وري أنصوم. فقد أعطى هذا الميناء مدينة صالداي طابع تجاري يقتصر على تجار نرومن وأهلاني من المناطق المجاورة. فمزارعو منطق نقرية يحملون تربيتون والذين، وسكان السهول الغلي تحبوب ومنتحات قصي جنوب، في نفس الوقت كانت السفن تصل محملة بمنتجات النصة الشمالية للبحر المتوسط، وتبحر محملة بالمحاصيل المحلية.

ويظهر أن هذا الازدهار استمر حتى العهد الإسلامي حيث كتب الإدريسي عن مدينة بجاية ومدينة بجاية في وقتنا هذا مدينة

المغرب الأوسط وعين بلاد بني حماد والسفن إليها مقلعة، والقوافل والأمتعة متجهة إليها برا وبحرا، والسلع إليها مجلوبة والبضائع بها نافعة، وأهلها مياسير تجار، وبها من الصناعات والصناعات ما ليس بكثير من البلاد. وأهلها يجالسون تجار المغرب الأقصى وتجار الصحراء وتجار الشرق. وبها تحل الشدود وتباع البضائع بالأموال المقطرة، ولها بؤاد ومزارع والحنطة والشعير بها موجودان كثيرا والطين من سائر الفواكه. ...

لقد ساعد هذا النشاط على استقرار عدد كبير من السكان في المدينة حتى اضطرت السلطات المحلية إلى تموين المدينة بالماء من توجة عبر قناة يصل طولها إلى 30 كلم، وهي القناة التي لا تزال بعض آثارها بادية للعيان حتى اليوم⁽¹⁾.

إلى جانب ميناء صالداي، وجد ميناء ثان في شرق مقاطعة موريطانيا القيصرية وهو ميناء سيدي ريحان (موسلوبيوم) الذي يقع بين صالداي وشوبا (زيامة) عند مصب وادي أغريون، حيث تصله الطرقات الآتية من الأراضي الداخلية التي تحمل مختلف المنتجات الزراعية والصناعية كحبوب وزيت سهول سطيف ومجانة. ونظرا لأهميتها الإستراتيجية أقامت بها روما مخازن كبرى لاستقبال مختلف المحاصيل والمنتجات التي تدخل في نطاق الضريبة السنوية أو التي تقتنيها عند الحاجة قبل إرسالها إلى ميناء أوستيا، وهو ما يظهر من اسمها "Muslubium horreorum" أو "Muslubio horrea"⁽²⁾ وقد ورد

ذكر هذه المدينة كمركز روماني من طرف بعض مصادر أدبية
والمادية منها مسار أنطونان (IA) 'Saldas colonia - maslubro'
'cobamunicipium' وطاولة بوتيفر (TP) 'Saldas colonia - maslubro'
'horreta- choba municipium'

الطرق البرية

لقد لعبا هذان الميناءان دورا مهما في الحياة التجارية مقاطعة
موريطانيا القيصرية ثم موريطانيا السطيفية. إذ كان المنفذان
الأساسيان لإيصال منتجات المنطقة إلى الخارج وخاصة إلى روما.
ويتأكد ذلك من ربطهما بالمناطق الداخلية بشبكة من الطرق
تصلهما عبرها مختلف المحاصيل الزراعية والنباتية والحيوانية
والصناعية رغم صعوبة التضاريس. وقد جهزت روما هذه الطرق
بشبكة من المخازن تجمع فيها المحاصيل المختلفة سواء في نطاق
الضريبة السنوية أو التجارة الحرة وقد تمثلت أهم الطرق في :

1. طريق سطيف - صالداي

ما أن احتلت روما منطقة السهول العليا الشرقية حتى عملت
على تأمينها بإقامة خط الليمس الجنوبي للحد من حركة البدو
الرحل بين الشمال والجنوب، مما يسهل عليها استغلال القدرات
الزراعية الواسعة التي تتوفر عليها المنطقة، لتموين السوق الرومانية
بما تحتاجه من مختلف المواد الضرورية كالحبوب والزيت، خاصة
بعد تردي الوضع الغذائي للمواطنين الرومان الذين أصبحوا مهددين

بشبح المجاعة في نفس الوقت فتحت روما طرقاً تربط مركز
الاقتصادية الكبرى بالموانئ لتقل عبءها المنتجات التي يدفعها
الأهالي على شكل ضرائب^{١٠} . أو التي يتم شراؤها من طرف التجار
(Negotiatores) . أو السلطة. من هذا المطلق فتحت روما طرقاً ذات
اتجاه جنوبي شمالي، أي من المناطق الداخلية إلى مناطق ساحلية.
حيث الموانئ، مثل طريق سطيف جيغل لنقل زيت نهضت لعب
وطريق سطيف موسلوبيوم وسطيف بجاية لتصدير قمح ونخيل
وغيرها من المنتجات^{١١} .

وقد جاء في مسار أنطونان ذكر طريقين تربط مدينة
سطيف بمدينة بجاية تمر الأولى : والتي يبيع جنوب ٦٥ ميلاً^{١٢} .
كلم) : بمحطات عين روة (Horrea) ثم عين دكوار، ومنه تصل إلى
تيكلات (توبوسكتو) لتتحرف بعدها نحو شمال شرقي متبعة
وادي الصومام حتى تصل إلى ميناء بجاية^{١٣} .

أما الطريق الثانية فتتطلق من سطيف وتمر بحمد غرغور (Ad
Sava Municipium ثم ونداجة (Ad Olivam) وأخير بجاية . وهي
نفس المحطات التي وردت في طاولة بوتغر مع تقديم ونداجة عن
حمام غرغور التي وردت تحت اسم (Ruzai municipium)

وبغض النظر عن بعض الملاحظات التي تسجل على هذه
الطرق وعدم اتفاق المصادر حول مسارها والنقاط التي تمر بها،
وانعدام النصب الملية التي تؤكد وجودها أحياناً، فإن الربط بين

سطيف عاصمة إقليم زراعي واسع وعاصمة مقاطعة موريطانيا السطايفية بميناء صالداي ابتداء من نهاية القرن الثالث ميلادي عبر مناطق جبلية وعرة حيث تعبر جبال مفريس وعينيني وتاكنتوش، تبرز مدى تمسك الرومان بسلطة وتجار بضمان وصول محاصيل السهول العليا سواء كان القمح أو الزيت إلى الساحل لتتقل بعدها نحو ميناء اوستيا.

2. طريق سطيف - سيدي ريحان (موسلوبيوم)

إلى جانب الطريق سالفة الذكر، نجد طريقا ثانية تنطلق من سطيف لتصل ميناء سيدي ريحان (موسلوبيوم) الساحلية وهذه الطريق تتبع طريق سطيف بجاية الأولى حتى عين دكوار (Lesbi) ومنها تتحرف نحو الشمال لتصل إلى سيدي ريحان مروراً بحصن أكوا فريجدا (Centenarium Aqua frigida)^{١١١}، أين تلتقي بالطريق التي تربط المراكز الساحلية من توكا شرقاً إلى بجاية غرباً.

3. طريق سطيف - جيجل

تتميز المنطقة الواقعة بين المدينتين بتضاريس وعرة، حيث تتكون من كتل جبلية مرتفعة تتجاوز أحيانا 2000 متر، ومنها جبال البابور (2004م) وطبابور (1960م) وشنيقرة (1602م) وتامزقدة (1626م)، إلى جانب وجود أودية عميقة^{١١٢}، ورغم ذلك لم يتردد الرومان في فتح عبرها طرقاً تربط المناطق الداخلية بالساحل، وخاصة ميناء جيجل لتصدير الزيت^{١١٣} وقد اختلفت الآراء حول هذه

الطرق، وطاوله بوممر⁽¹¹⁾، ثم مر طريق برطمان المدينتين، تمر
الأولى عبر سبطافيس (عن النخلة) ثم القصر (Ad basilicam)
فخربة بنى عجيز وأخيرا جيغل

أما الطريق الثانية تتبع مسار الطريق السابقة حتى القصر
ومن هنا نصل إلى مدينة شودة (Tibana) الساحلية، ثم نتجه في اتجاه
الشرق لتصل مدينة جيغل

أما مسار أنطونيان (18)، فبعد مر طريق تتبع الأولى نفس
مسار الطريق الثانية التي وردت في طاوله بوممر أما الطريق الثانية
فتمر عبر عن النخلة ثم القصر ومنها نصل نحو أد فيكوم (Ad
Ficum) وأخيرا ميناء جيغل.

أما الدراسات الحديثة فتلتقي مع المصدرين السابقين أحيانا
وتختلف معهما أحيانا أخرى، هودونيورال (De Vigneral) يرى أن
الربط بين سطيف وجيغل يمر عبر عين الكبيرة ثم عرباؤون⁽¹²⁾،
وعند هذا المستوى تنحرف شرقا منحنية جبل تامزقيدة لتمر بممر
جبل تيبيران (Tibaren) قرب تامنتوت، وعندها تلتقي بطريق ميلة
جيغل لتتوجه بعدها نحو هذه الأخيرة⁽¹³⁾.

بينما يرى دي ماركي (De Marque) أن هذه الطريق تتجه في
خط مستقيم من سطيف إلى عين الكبيرة (سطيفيس) متبعة
المنحدرات الشرقية لجبال الباور وتباور تاركة جبل تامزقيدة
شرقها، ومنها تمر عبر ممر جبل عوانة أين عثر على آثار رومانية في

تتشر من موقع . ثم تقدم في نفس الاتجاه حتى يصل إلى الطريق
الساحلية وعندها تنحرف شرقا في اتجاه البحر، وما يدعم هذا
الرأي وجود آثار طريق رومانية في عدة نقاط

إن كل هذه الطرقات تطرح مشكلات تحديد موقع اد فيكوم
والتأكد من أن اد ناسلكوم هي الفصير، وهنا أن هذه الطرقات
التي تعبر حبال مرتفعة تتميز بأحجارها الشديدة في بعض المواقع
خاصة في الواجهة الشمالية لحبل بامرشد مما يسهل استعمالها في
فصل الشتاء الذي يتميز بحرارة أمطاره وثلوجه، وبالتالي نتساءل عن
الفائدة التي تحيها روم من فتح طريق في هذه المنطقة، إذا استثنينا
الأهمية الإستراتيجية العسكرية

ومهما اختلفت الآراء حول المسار الذي أخذته مختلف
الطرقات سائفة الذكر، فالمؤكد أن الساحة الرومانية سهرت على
ضمان وصول محاصيل السهول العليا الشرقية إلى موانئ صالداي
وموسلوبيوم وجيجل لتنتقل منها إلى ميناء أوستيا لتموين المواطنين
الرومان، لأن المسؤولين الرومان يعرفون أنه في حالة عجزهم عن
تحقيق ذلك تكون مناسبتهم وحياتهم في خطر، إذ لم يكن
المواطنون الرومان يترددون في استعمال العنف ضد مسؤوليهم لما
يتأخر وصول سفن المؤونة القادمة من المغرب عن موعدها.

إن ضمان وصول المواد الغذائية وغيرها من منتجات المغرب
القديم إلى روما لا يتوقف على فتح الطرقات وبناء الموانئ فقط، بل

يتطلب تنظيم عملية جمع مختلف الضرائب، وفي هذا الباب اُخبرت إدارة الضرائب كل المعنيين بدفع الضرائب على نقل ما هو مفروض عليهم بأنفسهم الى مخازن محلية، ومنها تنقل من طرف الإدارة إلى مخازن جهوية أقيمت عادة في مراكز حضرية على طول الطرقات التي تصل إلى الموانئ أين تجمع في مخازن كبرى في انتظار شحنها نحو ميناء أوستيا، وهذا ما يستنتج من آثار بعض المخازن التي عثر عليها، ومن أسماء بعض المواقع، كما هو الشأن بالنسبة لعين زادة (Caput saltus horreorum)¹⁹، وعين روة (Horrea Annicensia)²⁰، وتيكلات (Tubusactu)²¹، وسيدي ريحان (موسلوبيوم)²²،

لكن المؤشرات التي تدل على نشاط هذه الموانئ لا تنحصر في الآثار المنتشرة في أرض المغرب القديم فقط، إنما نجدها كذلك في أوستيا ميناء روما. وهضبة تستاكسيو، فمنذ أن قام الإمبراطور كلود بتوسيع ميناء أوستيا لضمان استقبال السلع القادمة من غرب الإمبراطورية الرومانية، ومن بعده تراجان الذي بنى ميناء ثانيا بجانب الميناء الأول، فقد ميناء بوزول دوره في استقبال السلع القادمة من مختلف الأقاليم، حيث أصبحت مختلف السلع المستوردة تصل إلى أوستيا، وقد وجد في هذا الأخير ساحة كبيرة تعرف بساحة الاتحادات الحرفية أو المهنية تضم 61 مكتبا تمثل مختلف الحرف التي تشط في هذا الميناء مثل التجار والبحارة والوزانين وغيرهم، وقد وضع أمام كل مكتب فسيفساء تبرز النشاط والمدينة أو المقاطعة التي يمثلها ويسهر على مصالحها، ومنها مكاتب التجار

المختلط بين روماء روما سواء يمثل العصرية السنوية أو الساعات السطحة، أو في نطاق البحارة الحرة، منها يوم أو سبب يمثل تحارا حيا، يتمركزون في موارد المغرب القديم (الاستثناء هو أن موريطانيا الطنجية) وبالعامة لشرق موريطانيا العصرية وحد من حيث يمثل الأول ميناء صغيرا لم يرد ذكره، إنما في المصادر والمراجع، وهو ميناء موسلوينوم" الذي يظهر أنه كان ميناءا لصيد السمك والقمح والزيت وزيت الحبوب الذي يدخل في نطاق العصرية السنوية نحو روما. في حين وجد مكتتب ثان زمر له بحرية (M.C.)¹¹، يعتقد أنه يمثل تحار ميناء بحارة الذي كان ميناءا البحارة الحرة، وخاصة منها الزيت والحمر انتمار على آثار الحار الذي استعملت في نقلهما وهي تحمل حتم مدينة بونوس (Tubusuctu) (تبعيات) الواقعة جنوب شرق صالداي على مسافات وادي الصومام في دخل من هضبة تستاكسيو (Mont Testaccio) بميناء أوسينا¹²، وكذلك في عدة مواقع من مدينة روما منها monte della Giustizia¹³، وحمامات ديوقلسيانوس¹⁴ وحدائق تورلونيا¹⁵.

الخاتمة

نستنتج من هذا العرض أن توسع روما في السهول الشرقية لمقاطعة موريطانيا القيصرية يدخل في نطاق مخطط عام يهدف إلى إخضاع كل المغرب القديم لتحقيق أغراض سياسية واقتصادية، في وقت انهارت فيه الزراعة في شبه جزيرة إيطاليا وبرزت بوادر أزمة

عدائية حادة في روما. وسعى لشدة الرومان إلى كسب تأييد طبقة العامة وصمد الأمر ولا استقرار بتلبية حاجات مواطنيها الذين تعودوا مدد مددة رسمية على حصونه على الغذاء الأساسي مجاناً.

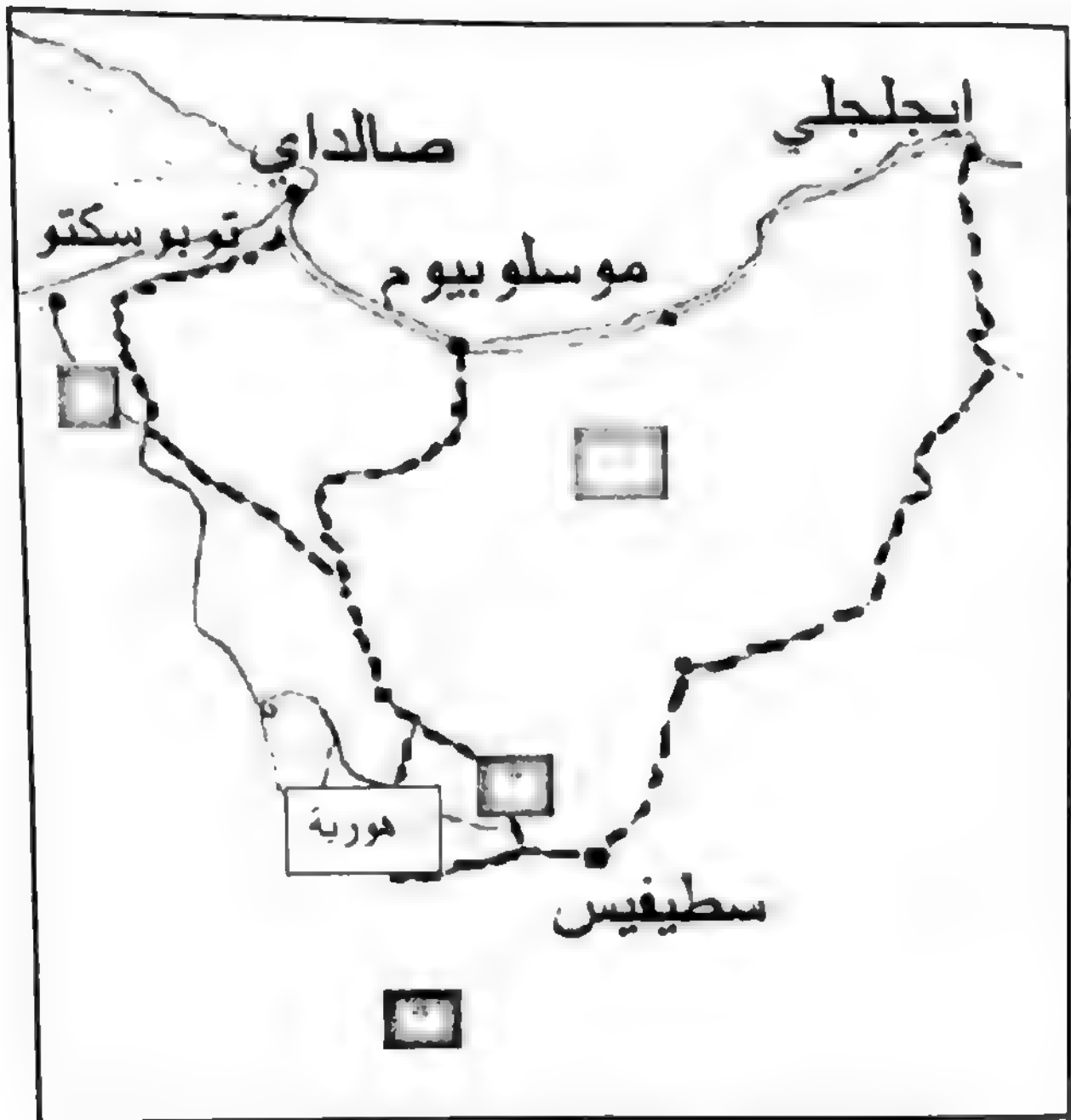
. أن روما سخرت كل الإمكانيات المتوفرة في المقاطعة من أجل صمد تموين روما بأنود "عدائية بما فيها المحطات القرطاجية السابقة. ومنها محطات صالدي (بجاية) وموسلوبيوم (سبدي ريجان) وإيجلجلي (جيجل). لإقامة موانئ تصدر منها منتجات شرق موريطانيا القيصرية مثل سهول سطيف ومجانة في اتجاه ميناء أوستيا.

. أن روما لم تتردد في فتح شبكة من الطرقات في مناطق تضاريسية وعرة تتميز بكثرة مرتفعاتها وانحداراتها وأوديتها. لربط مناطق الإنتاج الزراعي بالموانئ وجهازها بالمخازن التي تجمع فيها المواد الغذائية التي ينقلها المزارعون نحوها سواء في نطاق الضريبة السنوية (الأنونة) أو التجارة الحرة، في انتظار نقلها إلى المخازن الموجودة في الموانئ في انتظار تصديرها. كما أقامت عليها المراكز العسكرية لتأمينها.

. تدل الآثار المادية التي عثر عليها في ساحة الاتحادات المهنية أو الحرفية، والمتمثلة في الفسيفساء التي تبرز نشاط بعض الموانئ مثل فسيفساء ميناء موسلوبيوم وفسيفساء ميناء صالداي، وكذلك في البقايا الفخارية التي تحمل أختام بعض المدن الموريطانية القيصرية في هضبة تستاكيو وأماكن أخرى في مدينة روما، أن نشاط

مہر ساداتہ
 و بے تصدیق شتات حق نہ حل ہے بھلق سرسبہ الایوبہ

 شخص حیویہ مبدف و شافق تعارف



خريطة الطرقات ومخازن المواد الغذائية في شرق موريطانيا
القيصرية.



موسلوبيوم (Muslubium)

C.I.L., XIV. 4549 , 11 . NAVICULARI MV [s] [L.v] vit [A] ni HIC

الهوامش :

- 1- يلاحظ أن سبنموس سيفروس له بقعة ولا تحسبه نقية - في سنة - في ٤ حيث تشتت السلطنة تموز السوق الرومانية بعدة نريت بأسعار منخفضة - مع توزيعها مجاناً من حين إلى آخر

الاسم : نوع طبيعية، لغة : عربية، traduit par J. André, edit, les belles lettres, paris, 1999, XV, 2

2- كما كان الشأن في عهد الإمبراطورين نيرون وأنتونين

Don. Cassius, Histoire romaine, trad. E. Gros, paris, 1845, LXI, 21 ; Histoire romaine, t. VIII, 2

3- sur la Mazetane césarienne, paris, 1891, P. 87 E. cat, essai, essai

4- Pompe de Sextax, n 111

5- Texier, R. arch, viii, 1851-52, p574 ; Gsell (S.), A. A. A., 2^{ème} edit, Alger, 1977, t 1 F 7, n° 12

6- C.I.L. VIII, 2863

7- Gsell (S.) op cit, F 7, n° 12

8- Gsell (S.) op cit, et traduit par germane Aujac, edit, les belles lettres, paris, 1999, XVIII, 3, 12

9- Feraud (L.), R. A. F., n° 3, 1858, p. 304

10- B. Robert, J. Aquae romanae recherches hydrauliques romaines dans l'est algérien, Alger, 1962, p 469 ; Cat. (E.), p. 8

11- Cat (C.), Ibid, P. 85

12- Salama (P.), Les villes romaines de Sufis à Igiligh, R. A. F., n 22, 1878, p. 12

13- Salama (P.), Les villes romaines de l'Afrique du Nord, Alger, 1951, P. 12

14- L. A., item Sufis Saldas d'après Reygasse (M.), op cit, p. 242,

15- Sufis Igiligh d'après Reygasse (M.), op cit, p 244 - L. A., item -16 Leschi (L.), et al., et al., et al., dans le guergour, etc 1938, etude d'épigraphie d'archéologie et d'histoire, paris, 1957, p. 345

17- op cit., p. 55, Salama (P.).

18- Deshayes (J.), Raynal (R.), Géographie de l'Afrique du Nord Ouest, edit, Payot, Paris, 1975, PP. 146- 162- 163

19- Salama (P.), Loc cit., P. 55

20- La table de Peutinger d'après Reygasse (M.), op Cit., P. 234

21- Gsell (S.), A. A. A., F. 16, n° 169- 170- 172- 174

22- Observations au sujet des remarques sur les ruines de Takitoun, R. A. F., n° 7, 1863

23- Villes romaines de Setif à Gighelli, P. 77.

24- Gsell (S.), A. A. A., F. 16, n° 115

25- Gsell (S.), Ibid, F. 16, n° 319

26- Ibid, F. 16, n° 8

27- C. I.L., VIII, 8836 ; Cagnat (R.), Armée romaine de l'Afrique et l'occupation militaire de l'Afrique sous les empereurs, 2^e édition, Paris, 1912, P. 69,

28- L. A., P. 4 - Reygasse (M.), op cit., P. 234, Gsell (S.), A. A. A., F. 7, n° 57.

- 29- C.I.L., XIV, 4549, 41, NAVICVLARIMV (S) LV (VT) A (NI) HIC
- 30- C.I.L., XIV, 4549, 48, Mauretania) (Caesariensis)
- 31- C.I.L. XVIII, 2634, 2635 , Lequemet (R.), Le Vin Africain à l'époque romaine, Bulletin économique O.F.L.A.C. , Alger, 1957
- 32- C.I.L. , XV, 2635 a1, b2.
- 33- C.I.L., XV, 2635 c5 ; Castro Pretorio, C.I.L. , XV, 2635 c6
- 34- C.I.L. , 2634 f. ; 2635d7 ; 2635e8

الليبيون والبحر :

محاولة بحث بعض المصطلحات المتعلقة بالبحر والصيد البحري في اللغة الليبية القديمة

د. محمد الهاوي حارش
قسم التاريخ جامعة الجزائر

ملخص

لم يول المهتمون بالدراسات الليبية اهتماما لما يخص البحر، الصيد وكل نشاط يتعلق بالحياة البحرية والأنشطة المرتبطة بها عند الليبيين.

قد يكون لتفوق الشعوب التي كانت على اتصال بالليبيين في هذا المجال (الفينيقيون وبلاغريق أولا ثم الرومان ثانيا) العامل الأساسي. وبالتالي اعتبر نقلة تجربة الليبيين بأمور البحر كآمر واقع، ولا حاجة إلى تركيز الدراسات في هذا الميدان. زد على ذلك أن جيوب اللهجات الليبية التي حافظت على كينها حتى الآن، توجد بعيدا عن البحر، في المناطق الجبلية المعزولة أو الصحراوية وبالتالي، لا تقدم مصطلحات في هذا المجال

إذا كان غياب المصطلحات المرتبطة بالبحر عند الليبيين القاطنين في المناطق الداخلية يشكل واقعا، فإنه من الخطأ تعميم هذا الحكم على كل سكان السواحل، فمكان زوارة وشبه جزيرة فروة في السواحل الليبية المتوسطية وبعض الجيوب على

السواحل الأطلسية (السوس بالخصوص)، يمكن أن تقدم بعض المصطلحات التي اندثرت في مناطق أخرى، وهو ما يجعلنا نسعى لجمعها وبعثها قبل أن يظالها النسيان.

الجزائر 2009-09-01

لم يول المهتمون بالدراسات الليبية اهتماما لما يخص البحر، الصيد وكل نشاط يتعلق بالحياة البحرية والأنشطة المرتبطة بها عند الليبيين رغم أن سواحلهم المتوسطية منها والأطلسية، تتوفر على ثروة سمكية لا يمكن إغفالها في مجال التغذية من ناحية وتذبذب المناخ الذي يجعل هذه السواحل ذاتها أحيانا عرضة للجفاف، مما يضطرهم لتأمين غذائهم اللجوء إلى ثروات البحر⁽¹⁾، التي يبدو من اللقى الأثرية أنها دخلت في غذائهم منذ فترة مبكرة⁽²⁾.

يستشف من تلك اللقى سواء على السواحل الأطلسية أو المتوسطية لجوء السكان إلى استغلال الثروات البحرية في غذائهم منذ عصور ما قبل التاريخ، وهو ما تدل عليه أكوام الأصداف المؤكلسة على سواحل الأطلسي من رأس سبارتل إلى أغادير، مرفوقة بشظايا الصوان ونماذج نادرة من صناعة حجرية تدل على قدم تلك الآثار⁽³⁾.

1- R. Montagne, " Les Marins Indigènes de la zone française du Maroc", Hesperis, T.3, (1923), P.211.

2- Cf. E. Laoust, " Pêcheurs berbères du Sous", Hesperis, T 3, (1923), P.238.

3- Idem.

ومما يدعم قدم تلك الآثار في هذه المنطقة، أننا نجد بها أقدم
المعتقدات البحرية الليبية بناء على مدنتاين الآلهة تساوت⁴، وهي
فضلاً عن ذلك المنطقة التي يشير فيها بلينيوس الكبير إلى وجود
ضريح الإله "بوسيدون" إله البحر. مما يدل على قدم تقاليد
البحرية في المنطقة⁵.

وتشير نفس اللقى والبقايا إلى آثار معاشة على السواحل
المتوسطة في الساحل الوهراني في موقع تافورالت حيث يتضح أن
الوهرانيين، مارسوا الصيد البحري منذ ما قبل التاريخ، ونجد في
منحدر القردة (Pic des singes) في ضواحي بجية محطة يسكنها
صيادون، عثر فيها على صوان منحوت وأدوات عظيمة، وكذا بعض
الأدوات النحاسية ضمنها ثلاث سنارات وفي موضع آخر في منطقة
القبائل، تم العثور عليها في ملجأ تحت الصخر (un abri sous-roche)
على صنارة من حديد مع أدوات من الحجر المنحوت وبعض القطع من
الفخار، وتعود كل هذه البقايا إلى العصر الحجري الحديث.

4- Montagne, *Op. Cit.*, p 202

* الآلهة بوسيدون إله البحر عند الإغريق. يذكر هيرودوت أن الإغريق ما عرفوا هذا
الإله إلا عن الليبيين

5- E. Lacoust, *Op. Cit.*, p 238

فبدلاً عن ذلك، بدعوا استقراز الليبيين القدامى في جزر
الحكماء في البحر، ثم وجود مناطق أخرى قدبة للسكان الأصليين
في القارة سمح لهم بمرور المياه نحو مصبات في سفح الجبال.

هذا في ذلك المصير، ثمرة دكتة عشر في وقت لاحق على
أدوات صيد وكالمصدر، ذات الاستخدام والاشكال المختلفة، بعضها
من البرونز والآخر من الحديد يعود إلى نفس التسع قبل الميلاد.¹
إضافة إلى عر الحطاف ونشبات هذه فالحبر التي شبيهها البعض
بالشبكات التي استخدمها الصراغمة لصيد بعض الأسماك في النيل.

والمعروف أن الأسماك ارتدت لأفكار وشواطئ البحر للحصول
على غذائه من الأسماك، وأدت العملية إلى استخدام جدوع الأشجار
(الجدعية) كقوارب أولدة، قبل التوصل إلى صناعة قوارب الأولى
ودفعها بالمجاديف، هذه القوارب التي زاد حجمها وأضيفت إليه
المجاديف والأشرعة، فتجاوزت استعمالاتها الصيد وانتقل إلى
الاستعمالات العسكرية

كان الليبيون قد استعملوا الجدعية سواء على سواحل البحر
المحيط أو البحر الأبيض المتوسط منذ عصور موعلة في القدم، كما
استخدموا الزوارق التي تدفع بالمجاديف في البحر المحيط أو

¹ Cf. J. Sarrailh, "Les origines de la marine", Actes du premier congrès d'études des
sciences maritimes, Paris, 1923, S.E.D. (Alger 1973), p. 112.

² P. Guichet, *Marine de Constantinople*, (Paris 1892).

³ Cf. J. Sarrailh, Op. cit., p. 299.

... و ... في البحر المتوسط ... و ... جزيرة صقلية ... في
... و ... و ...

... و ... في وقت لاحق من عميد ... و ...
... و ... و ... و ... و ...
... و ... و ... و ... و ...
... و ... و ... و ... و ...
... و ... و ... و ... و ...
... و ... و ... و ... و ...

... و ... و ... و ... و ...
... و ... و ... و ... و ...
... و ... و ... و ... و ...

... و ... و ... و ... و ...
... و ... و ... و ... و ...
... و ... و ... و ... و ...
... و ... و ... و ... و ...
... و ... و ... و ... و ...

9- L. Serra, Op. Cit. p. 117

10- A. Jodin, Les établissements du roi Juha II aux îles Portugaises à Mazagran Tanger (1967).

M. Ponsich et M. Tarradellas, Les îles portugaises de la Méditerranée occidentale (Paris 1965).

11- E. Laoust, Op. cit., P. 237

12- Luigui Serran, Op. cit., P. 112

فلتها. فهي تكشف عن وجود مصطلحات بحرية عند بعض السكان أحيانا بعيدين جدا عن بعضهم البعض، البعض يسكن على السواحل الأطلسية والبعض الآخر على حواف البحر الأبيض المتوسط في زوارة وشبه جزيرة فروة في إقليم طرابلس.

قد يكون فعلا لتفوق الشعوب التي كانت على اتصال بالليبيين في مجال البحر (الفينيقيون والإغريق أولا ثم الرومان ثانيا) العامل الأساسي، واعتبار بالتالي "قلة تجربة" الليبيين، بأمور البحر كآمر واقع. ولا حاجة إلى تركيز الدراسات في هذا الميدان، أزد إلى ذلك أن جيوب اللهجات الليبية التي حافظت على كيائها حتى الآن، توجد بعيدا على البحر، في المناطق الجبلية المعزولة أو الصحاري وبالتالي لا تقدم مصطلحات في هذا المجال.

إذا كان غياب المصطلحات المرتبطة بالبحر عند الليبيين القاطنين في المناطق الداخلية يشكل واقعا، فإنه من الخطأ تعميم هذا الحكم على كل سكان السواحل، فسكان زوارة وشبه جزيرة فروة في السواحل الليبية المتوسطية¹³ وجزيرة جربة بتونس¹⁴ وبعض الجيوب على السواحل الأطلسية (السوس بالخصوص)¹⁵،

13- U. Paradisi, "I pescatori berberi de la penisola di farwaa (Tripolitania)" in *L'universo* (Rivista bimestrale dell'istituto geografico militare), année I XII, n°2 (Mars - Avril 1962), pp 293-300. L. Serra, "L'ittonimia e la terminologia marinaresca nel dialetto berbero di zuara (tripolitania) in *studi Maghehuni* III, IUO (Naples 1970)"

14- L. Daulon, "Les poissons Djerbiens", in *Djerba peches histoires artisanat* (Juin 1955), R.P.A Louis, "Le vocabulaire maritime arabe du golf de gabes et berbère de l'île de Djerba" in *bollettino dell atlante Linguistico mediterraneo* 10-12, leo olschki, (Florence 1970)

15- E. Destaing, *études sur la tachelhit du sous, vocabulaire France - berbère*, (Paris, 1920) ; E. Laoust, op. cit., P. 237-264.

يمكن ان تقدم بعض المصطلحات التي اندثرت في منازلة اخوة،
وهي ما جعلنا "نسمى" لجمعها وبعثها قبل ان نطابقها السمين.

اذا كان الليبيون منذ عصور ما قبل التاريخ، قد استخدموا
المحارات في غذائهم، فاننا نجد اليوم معظم المحارات الاساسية ما
والتي تحمل أسماء ليبية (انظر الجدول رقم 1، ص 11)

اما الزوارق، فهي تحمل في الوقت الحاضر أسماء مختلفة بناء
على شغلها واستخداماتها للتسلية أو الصيد، وأعدادها هي خمسة
الصيد الحقيقية، وتحمل معظم اجزائها أسماء ليبية، أما زوارق
وهي امزجة لتسمية "فلوكة" المأخوذة من الفلك العربية، وهي
تستخدم للتسلية، وهو شأن تناوت (Tanaut) أو أناو (Anau) السمين
الشراعية (انظر الجدول رقم 2، ص 10).

وضمن أدوات الصيد، نجد بعض الأدوات تحمل تسميات
ليبية منها الصنارة، الخطاف، الشباك، الطعم، والأسماء المماثلة
بخطام الرياح بعضها قديم جدا مثل تيشرش (tisch) وبيتش (bitch)،
(انظر الجدول رقم 3، ص 12).

وبالنسبة للأسماك، فهي لا تختلف عما هو موجود في لغات
الأخرى، ففضلا عن وجود أسماء عادية لأنواع من الأسماك، نجد
أسماكاً أخرى تحمل أسماء أدوات أو أشياء مشابهة لها، وهناك
نجد الفونجة والمفرقة والإبرة، وأخرى بخصوصيتها أو بلونها
الأحمر، الأصفر، المبرقش أو تشبيهها بالحيوانات البرية : القط.

الكلب. السلحفاة وهكذا نجد كلب البحر، قنطرة البحر، سلحفاة البحر... (أنظر الجدول رقم 4، ص 13).

رغم أن أسماء الأسماك تقدم نقصا كبيرا يتمثل في عدم التمكن من معرفة الأنواع وعدم تحديدها، فمن حوالي 1900 إسماء هي من وجهة نظر الصوتية والمورفولوجية تنتمي إلى المجموعات اللبية الكبرى لمنطقة السوس، لم يتم التمكن من تحديد ومعرفة إلا عدد ضئيل منها.

أما فيما يتعلق بالبحر وحالاته من هدوء وهيجان وأمواج، فنجد أن مصطلح البحر ذاته كاد أن يندثر، فلم يبق إلا في زوارة وشبه جزيرة فروة في ليبيا وربما جربة بتونس، وكذا بعض المصطلحات التي نحاول أن نترصدها في الجدول رقم 5 ص 14.

وفي الفلك تم حفظ الأسماء اللبية الأساسية الشمس، القمر، النجوم مع أسماء أخرى أقل أهمية كالمند والجزر، قوس قزح، كما نجد مفردات لبية في التعابير البحرية للصيد حيث مازالت التقاليد البحرية قائمة بينما اندثرت في غيرها أين دخلت تقنيات حديثة تم بموجبها إثراء المعجم بمصطلحات جديدة، أدى إلى فقدان القديمة. (أنظر الجدول رقم 6، ص 15).

عموما يمكننا أن نقول أن المصطلحات البحرية أكثر عرضة من المصطلحات الأخرى للاندثار، وأن تعدد الاقتباسات وتنوعها هو علامة قدم نشاط الحياة البحرية، فضلا عن ذلك فقد تشبعت

بتأثيرات الحياة البرية التي زاحمت الصور المقتبسة من الحياة اليومية، كما يمكننا الاعتراف بمحدودية المصطلحات البحرية الليبية بسبب بعد معظم الجيوب المتبقية عن البحر، فضلا عن الطابع الجهوي، مما يؤدي إلى غياب معجم موحد ومشترك وبناء عليه نسجل :

(1) فقر معجم اللغة الليبية أساسا في المصطلحات البحرية المشتركة لعدة جهات عموما ماعدا بعض الاستثناءات خاصة المستمدة من اللغة الريفية (البرية) وتم تبنيها في لغة البحر مثل أضو (Adu) الريح، تافردوست كثنان (Dune)، أنزار (Anzar) المطر (Pluic).

(2) نجد مع ذلك بعض الميادين حيث تمتاز بوحدتها كأسماء الأسماك مثلا، المصطلحات الخاصة بالزورق وأجزائه المختلفة، المصطلحات الخاصة بالبحر وحالاته، المصطلحات الفلكية تشكل ميادين التي تقدم خصائص مشتركة رغما عن التشويهاات وتنوع المفردات المعنية.

(3) نجد استخدام أسماء ليبية حصرا وبنفس المعنى لتحديد الرخويات سواء على الأطلسي أو البحر الأبيض المتوسط.

تجدول رقم 11. أسماء الأصداف والمحار (الرخويات)

ملاحظات	ما يقابلها	ما يقابلها	تسمية الليبية
	الفرنسية	بج القرمدة	تسمية الليبية
	Moule	صدف	مشرق
يطلق على شكل المحارات التي تؤكل من غير الأصداف.	Caprellae	محارة	أحجور
يطلق على شكل أصداف المحارات والصدفات وما يشابهها (ما يغطي أجسام الرخويات وما شابهه)	Caprellae	صدف محارة	أقول
	Moule	صدف	تقري Tigni, Tigni
رخوية تؤكل ذات أذرع عشر تفرز سائلا أسود.	Calmar	حبارة	أمرد Amermed
	Calmar	حبارة	مونتيك Muntiq
	Huitre	محار	أبوس abbus
	Murex	المريق	بوجيل bugil, bugill
	Murex	المريق	زمرينا zennina
نوع من المحار يؤكل ويكثر على الصخور التي تكشف عند الجزر	Patelle	صحنية	تاقلزوت taqualziwt تاقلزيوت taqelziwt

وتشبه صدقته الصحن			
كل أنواع الأصداف	Coquillages marins	صدقات	تيفولالين ، Tiphilalin ملايس
	Langouste	الجراد البحري	Azellan ازهان

الجدول رقم 02 : السفينة وأجزائها :

التسمية الليبية	ما يقابلها في العربية	ما يقابلها في الفرنسية	ملاحظات
فنتككو Fentekko	حدعبة	Pompa	
أغرابو Apherabu	زورق، قارب	Embarcadure	
تافلوكت Taflikt	سبينة	Saune	من العربية الملك - فلوكة
أناو، تاناوت Anau Tanaut	سفينة شراعية	Bateau a voile (voiliers)	
تاقلوت Taglut	المحذاف	Aviron, Rame	بدقة مجرعة pelle
ثيقولا Tigula, Tigoula	المجادف	Avirons, Rames	
ثيقوسا، ثاقوست Tigoussa Tigoussin	محور	Tolet	شكارمو (في) زوار (karmús)
تيفرديوست Tiferdiust		Autrille	
ايسوال Issioual	زنار، السير	Courroie	مشتقة من أوال أي جذف Aul
إيزيكر Iziker	حبل	La corde	
إخف Ikht	الجوجو (مقدمة السفينة)	La poue	
أورا Ura	الكوتل (مؤخرة السفينة)	La poupe	
إغزديسن Ighezdisen	القفص أو الرباط المثبت عموديا مع الصالب	Membrures	مقام السفينة

مقام للشبابك	Ente	السردور	ببمس
	Chenier	المحرور	ناختارت Lapetnant
	Puce	درمود	إكردان Igurdan
الوسط			ثورومين Iuzzummin
في الأمام (سوس)	Entrées	المداحل	إيماوون Imann
زوارة		الحرر الامامى	تبسى، تبست Ist
		للسميه	تامزوغت Iamzugt
	Attie	مربط السميه	اث-ويلول At-willul
	Les mannes (ce de la mer)	البحارة	ايويلولن Iwallulen
	Voile	الشراع	بالو Yalu
	Voiles	الاشرعة	يولا Yula
	Estrope de gouvernail	قيد الدهم	أساوال Assault
حرفيا فاس			
السفينة	Ancre marine	مرساة	أقلزيم-ن-تاناوت
Le pioche du voilier			
مدورة Manivelle	La poignée de l'aviron	ممسك المجذاف	أسكوتي Askuti
d'un moulin à bras	Un coussinet en bois	وسادة خشبية	تيفردبوس Tiferdious
مادة صمغية			
لزجة تفرزها	Résine	راتنج	تيفيجة Tifija
بعض النباتات			
لاسيما الصنوبر	Sel	الملح	تبسنت Tisent

الجدول رقم 03 : الصيد ، أدوات الصيد

ملاحظات	ما يقابلها في الفرنسية	ما يقابلها في العربية	التسمية الليبية
	Pêcheur	صيد	أمريق Amric
	Les pêcheurs	صيادون	إيمراقن Imragen
	Hamçon	صنارة	ثوكت Tukt
	La pêche et aussi la chasse	الصيد	ثاقورمث Tagumert
	Lieu de pêche	مواقع الصيد	أسوقومر Assugher
	Pêcheur	صياد	أنوقومر Anugmar
	Pêcher et aussi chasser	صاد. اصطاد	قومر Gumer
	Apât	الطعم	أسنسي Assensi
	Filet	الشباك	أراق Araçç إراقن Iraggen
	Harpon	الخطاف	تاسكيمت Tasskimt
	Plomb	رصاص	ألدون Aldun
	Musette du pêcheur	مزود، كيس الصيد	أسقرس Asgers
	Tenaille	كلاية، ملقط	إيفومدان Ighumdan
	Ciseau	مقص	إيمقدي Imegdi
	Forgeron	حداد	أمزبل Amzil
	Chasseur	صياد	أماقدال Amagdal
في التارقية	Chasser en Touareg	أصطد بالتارقية	من أقدل de egedal
	Rabot	مسحاج، منجر	تاساوت Tassau

الجدول رقم 04 : أسماء الأسماك

التسمية الليبية	ما يقابلها في العربية	ما يقابلها في الفرنسية	ملاحظات
أسلم Aslem	سمك	Poisson	
إسلمان Iselman	أسماك	Poissons	
تامشت Tamset	سمك موسى	Sole	
تيسلخت Tisleht	سمك موسى	Sole	
أبرار Abrar	المبرقش	Tacheté	
أبرار	المبرقش	Tacheté	
أجميلا Agmida	البوري	Mulet	
تيفرقاست Tifergast	البوري	Mulet	
أوراغ	البورى	Mulet	حرفيا أصفر (Jaune)
طاواية Tawayya	أسود أو سوداء	Negresse	إسم سمك لونه أسود
إيفيس Ifis	حبارة	Calmar	حرفيا ضبع
أوشن Ussen	ذئب البحر	Chacal de mer	
إيثبير	حمام البحر	Pigeon de mer	
إيس-ن-بلال	حصان البحر	Hippocampe	
ال-غل Ilgel	بونيت (سمك التون)	Bonite	
تسرقال Tasargal	بونيت (تون)	Sorte de Bonite	
تاسرغالت Tasergalt	بونيت	Bonite	
بوثيقرة Bu-Tigra	سلحفاة البحر	Tortue de mer	

مدق	حرفيا (Maille)	Melva	مدق	Lagra Lagra Ilker أزدوزن-يلال Azdoud n'illel
		Gros poisson	سمك كبير	أبردق Aberdag
		Baleine	حوت بلين	أسبان Aseban, Ashban
		Baleine	حوت بلين	قاقا (إدقاقا) Gaga تيزمقت Tizmeqt
		La raie	شقتين بحري (لياء)	أغوري Aghuri
جنس أسماك من الشلقيات تتميز بكبر زعانفها الصدرية بعظم جثها - حرفيا أفمي :		Ange de mer	قلاك	تالفشا Talafsha
		Ouie du poisson	خياشيم السمك	أفوشك (إفشكا) Afusk, Ifiska
		Baleine	حوت	أشربريو Ašerbriu
		Dauphin	دلفين	أزايم Azaim, Iziamen
		Maquereau	إسقمري	أزروك Azerruq
سمك من البهاريات		Ombrine	شفشف	أزلما Azlemzā, azellemza
أحمر Rouge		Le pageau	الباجو	أزوقاغ Azuggagh

	Oursin	نونياء البحر	Tarust تاروشٹ
	Algues marines	طحلب	تصبيوت البحر
	Euphorbe de mer		Tikiot I bhar
	Sardine	ساردين	Tilout تيلوت
	Crabe		كوزاو kurzau
	Crabe		اوكريشه Uqrisa
	Crabe		اوكريشه
	Crabe		تيفرا عقسيت
			Titrakest
سمك نهري	Gougon de la mer	عجوم	Gnugnau قنوقناو
	Murene	أبو مريثة	Tizlemt تيزلمت
	Girelle	حريث، حريز	Taluzit نالوزيت
جنس سمك			
يعيش في البحر			
المتوسط وله	Os de serche	لسن البحر	Talussi نالوسي
ألوان زاهية			

الجدول رقم 05 : البحر وحالاته

التسمية الليبية	ما يقابلها في العربية	ما يقابلها في الفرنسية	ملاحظات
إيلال Iel, lelel	البحر	La mer	
أفطاس Aftas, Ifrasen	ساحل، شاطئ	Rivage, plage	
أوفطاس Oufas	الشاطئ	Plage	
تافتاشت Taft'ast	الساحل، الشاطئ	Rivage, plage	
تايوغت Tayyugt	موج	Vague	
تفيل Tinfil	خليج	Baie	
إيم Im	خليج	Baie	حرفيا فم (Bouche)
إيلال يطرس	البحر هادئ	La mer calme	حرفيا البحر نائم
إيلال ذامقران	البحر الهائج	La mer agitée	حرفيا البحر كبير
إيلال يشور Yec'cur	البحر هائج	La mer agitée	حرفيا البحر ملئ
إلال ذامشكون Jamescun Iel			حرفيا البحر صغير
تادينقا Tadinga	حاج، (موج)	Barre	En terrien (Flot, Vague)
إيجيدي Igid	كثبان الرمل	Dune de sable Les dunes	
إيجادن Igaden			
تامدة Tamda	خليج	Baie	Terrien lac في لغة البربركة
إديهى édchi	رمل	Sable	في الشلحة املال Amlal
أغادير Agadir	قلعة	Fortin	

L'bhar berpem La mer mugit	Cap, rocher	رأس صخر	عبر
	Rocher	صخر	ومويز
	Rocher	صخر	عروود
	Algue, l'herbe marine	حشيش بحرية	سنة
	Mazer		مرجه Berjem
	Eponge Eponges		تريست Taghast
			تيرامر Tamar
	Banc de poisson	سرب سمك	أدغار Adghar سنة
حرفيا مكان endroit de السمك poissons	Lieu, emplacement	مكان, موقع	أدغار Adghar
هي الرياح الغربية	Vent de pluie	ريح المطر	أضوون زار Adu unzar
	Haute mer Marrée haute	مد البحر	إسكا البحر iska Ibhar
حرفيا جاء البحر	La mer est belle	البحر جميل	إفلكي لبحر Ifilki Ibhar
Lwigh = Lasse	La mer est calme	البحر هادئ	لويغ لبحر lwigh Ibhar
	Basse mer, plage	الجزر	تاغار Tagharte
أمان غوسن Aman ghussen	Etre claire (eau)	صافية (الماء)	غوس Ghus
	Souffler (vent)	هبت الريح	إصوض واضو Sudh-w'adhu

الجدول رقم 06 : الفلك وحالات الجو

ما يقابلها في الفرنسية	ما يقابلها في العربية	التسمية الليبية
Soleil	الشمس	إيطيح Inj
Lune	القمر	أيور Ayyur
Etoile	نجم	إثري Ithri (Ithri)
Etoiles	نجوم	إثران Ithren
Arc en ciel	قوس قزح	تسلت وانزار Tisslit unzar
Pleine lune		تمايورت Tamayurt
Tonnerre	رعد	أقاجر Aggagen
Grande pluie	بميد	أقوق Aggug
Nuage	سحابة	أمدلو Amedlu
Nuage	سحاب	أسيقنا Assigna
Brouillard	ضباب	ثاقوث Taguth
Nageoire	زعنفة، جناح سمكة	أزق Azq
Nageoire	زعنفة، جناح سمكة	تافراولت Tafrault
Bassin	حوض	تافروت Tafraut
An	عام	أسقاس Asugas
Mois	شهر	أيور Ayyur
Jour	يوم	أس As
Jours	أيام	أوسان Ousan
Semaine	أسبوع	أدورث Edourth
Samedi	السبت	أسوتيط Assoudith

Domache	الأحد	Toudjt تودجيت
Lundi	الاثنين	Tassit تاسيت
Mardi	الثلاثاء	Tachert تاشرتيت
Mercredi	الأربعاء	Tougrit توفريت
Jeudi	الخميس	Asmus أسميس
Vendredi	الجمعة	Laghmet تغميت

- 1- Brunot, Notes lexicologiques sur le vocabulaire maritime de Rabat et Sale (Leuoux (Paris 1920)
- 2- Daulon (E.), " Les poissons Djerbiens" in Djerba peches-histoires artisanat (Jun 1955) .
- 3- Destang (E.), Vocabulaire Franco-berbère (étude sur la tachelhit du Sous) , (Paris 1920)
- 4- Gauckler, Musée de Constantine, (Paris 1892)
- 5- Jodin, Les établissements du roi Juba II aux Iles Purpuraires a Magador, Tanger (1967)
- 6- Laoust (E.), " Pêcheurs berbères du sous", Hesperis, T.3, (1923)
- 7- Laoust (E.), cours de berbères marocaine, paris challamel (1921)
- 8- Laoust, Mots et choses berbères, Paris Challamel 1920
- 9- Louis (R P A), Le vocabulaire maritime arabe du golf de gabes et berbère de l'île de Djerba in bolletino dell'atlante Linguistico mediterraneo 10-12, leo olschki, (Florence 1970).
- 10- Montagne (R.), " Les Marins Indigènes de la zone française du Maroc", Hesperis, T.3, (1923)
- 11- Paradisi (U.), " I pescatori berberi de la penisola di Iarwaa (Tripolitania)" in L'universo (Rivista bimestrale dell'istituto geografico militare), année I XII, n°2 (Mars – Avril 1962)
- 12- Ponsich (M.) et Tarradel (M.), garum et industries antiques de salaison dans la méditerranée occidentale (Paris 1965).
- 13- Serra (Luigi), "Le vocabulaire berbère de la mer", Actes du premier congrès d'études des cultures méditerranéenne d'influences arabo-berbères S.N.F.D. (Alger 1973)
- 14- Serra (L.), " L'ittionimia e la terminologia marinaresca nel dialetto berbero di zuara (tripolitania) in studi Maghebini 111, IUO (Naples 1970)".

الصيد البحري بالسواحل المغربية في العصر الوسيط

و. محمد بن عميرة

قسم التاريخ

جامعة الجزائر

يرى Vonderheyden أن محاولة كتابة مقال حول الصيد البحري، ببلاد المغرب، في العصر الوسيط، تبدو مجازفة، لأن الكتاب العرب القدماء لم يزودونا سوى بمعلومات شحيحة عن الموضوع، ولأنه يحتمل ألا يكون، في الواقع، كلام كثير يمكن أن يقال فيه، لاعتقاده أن الصيد البحري والصناعات البحرية، على العموم، لم تزدهر في العصر الوسيط، سوى في أماكن محدودة حيث كانت الأساليب (les procédés) أجنبية وربما كان المستخدمون أيضا أجانب من أصول بونيقية أو أندلسية¹.

والإنسان البربري، حسب رأيه، لا يميل من تلقاء نفسه، لأشياء البحر، مستشهدا بقول Gvel.S فيما كتبه عن تاريخ إفريقيا الشمالية القديم: "من أن الأهالي (Les Indigènes) لم يتعاطوا الصيد البحري بكثرة، عندما كانت بلادهم مستقلة، وقد انجر عن وصول الفينيقيين، ثم الرومان بعدهم، تطوير كبير، إن لم نقل إنشاء مصائد على السواحل المتوسطية لإفريقيا الشمالية، ويشك Vonderheyden أن

يكون قد نتج عن الفتح العربي (conquête arabe) توسيع تلك الإنشاءات أو الاحتفاظ بها، على الأقل، فالقرى الفلاحية لم تخل بطبيعة الحال، لكن الصيادين، على ما يظهر، وجدوا صعوبات في بيع محصول صيدهم غير أن ما يبدو للمتأمل، في مثل هذا الكلام، هو أن صاحبه يريد أن يقول بأن البربر، دائما، في حاجة إلى أجانب. من غير العرب للقيام بالأمور الصعبة، وتطوير أنفسهم، فكانه بهذا يحاول تبرير التواجد الاستعماري الفرنسي في بلادهم.

ويبرر نقي المؤلف ذلك بعدة أسباب، أولها : السبب الغذائي القاضي بأن البربر لا يتذوقون كثيرا لحم الأسماك، وحجته على ذلك، ما يمكن ملاحظاته، في أيامه، من أن السكان القبائل القريبين جدا من موانئ الصيد أو مراكز تجمعات الأوربيين (المستعمرين) الممونة جيدا بالأسماك الطرية، يجهلون طريقة طهيها ويحاول تفسير هذه الظاهرة بعدة افتراضات، منها، كما يقول، التوجه الإسلامي (souci musulman) المتمثل في عدم أكل لحم الحيوانات غير المذبوحة، مع العلم أنه لم يكلف نفسه، هنا، بالاطلاع على مصادر الفقه الإسلامي في شأن قضية ذكاة أو ذبح الأسماك.

ويرد ثاني تلك الأسباب إلى وجود ممنوعات طوطمية، قديمة جدا، دون أن يبحث عن آثار تلك الممنوعات المحتملة أيضا، والسبب الثالث يكمن، حسب رأيه، في كره البربر الفريزي وعدم تعودهم على أكل لحم الأسماك، ويستمد Vonderheyden دليله "الكافي" من

ان عُرف استهلاك الاسماك ثم بدلت حرد في احياء البحار
القديم، اعتمادا على دكون الاهالي (البحريين) في وصفهم
الاستعمار الفرنسي بالجرانر) لا بصانور بالاسم لا في وصفهم
(Bourgs) التونسية المعروفة (Lagouees) بصانور بحريين
في نظره، وبالخصوص أولئك الذين قدموا لتسديعهم
أقل تذوقا للسمك، إضافة إلى كونهم استقروا في حرد
أقل ما يمكن قوله في مثل هذه الآراء والاحكام بها
ملحوظة، خاصة ما يتعلق منها بالحكم (النفسي) على
فالموضوع، إن ثبتت صحته، يتطلب بحثا معمقا يحدد بعض الاعتبارات
عوامل علمية كثيرة.

وحسب نفس المؤلف دائما، فالسوق الداخلية، بما فيها
القريبة من السواحل، يبدو أنها كانت دائما معلقة في وحدة
الصيد، مستشهدا مرة أخرى بقول (Isell) من ان ورشات الصيد
الفينيقية لم يكن في استطاعتها بيع منتجاتها لمختلف
(tribus)، مضيفا أن بعض الورشات التي استمر وجودها في العصر
الوسيطة، لم تتمكن من توسيع سوقها، بدليل قول الرحالة
Marmol، في القرن السادس عشر "تصطاد أسماك كثيرة مداعمة
لكن الصيادين كثيرا ما يلقونها في البحر، لأنه لم يقبل أحد على
شرائها".⁴ مع ملاحظة أن Vonderheyden لم يأخذ بعين الاعتبار
القصد من قول Marmol هذا ومن سبقه من المؤلفين، وهو وفرة صيد
الأسماك بحيث رجح العرض على الطلب، وفي مثل هذه الحالات، ما

زال، في أيامنا، وعلى مستوى كل موطن الصيد البحري، سواء كان
 هذه نضجهم وهو ان تأخذ الصيادون بالماء من اسماكهم في
 البحر حتى يذكروا عدا لاسماكهم صيادوها فيما بعد، وانما لا
 تنقى في المرات، ويحول الى هادرا، ماؤنه البرية، خاصة اذا كانت
 ورشات تحمصها، ثمها، فيما بعد، الى الاسماك البرية ولا يبق
 معه في اتخاذ هذا الأمر الذي كان يحدث في داس، انما في برية
 خاصة، دثلا على على السور اذا حاد بها فيها البرية من
 الساحل، في وجه منتجات الصيد البحري

ويقول Vonderheyden، من جهة اخرى، ان البرية لا يبقون
 كثيرا البحر كذلك، مبررا رآه هذا بما ذكره Hermand A في مقال
 عن عواصم في بلاد البرية في (Recherches de monnaie) وهو ان البرية
 كانوا دائما ملاحين رديش (Pêcheurs)، والماء ليس بريقه اهم، هم
 يخشونه ولا تعرف غالبيتهم صناعه ولا يوجد مربي بحاري، ومبرر
 Vonderheyde فكرته بما نقله وترجمه Hermand M من مقال بردي في
 كتابه البحر في تقاليد وصناعة الاهالي، من الروابط، من
 241 ومعناه ان من دخل البحر (اي ساهر فيه) يسمى ان يغير اسمه
 ضائعا، ومن خرج منه (وصل الميناء) بولد المعر الثانية، ثم ان
 الفاتحين العرب الذين عدلوا شيئا هشنا، خلال العصر الوسيط،
 مظهر المغرب، كانوا شيئا اخر الا بحارة والواقع ان المطلق السلام
 لا يقبل كلاما كهذا، لا يقوم على اي اساس علمي بالإسماه الى ما
 تُشتم فيه من رائحة ازدراء الغير، والفرور بالنفس

والجدير بالملاحظة أن Vonderheyden يباقر نفسه في تعليق
كتبه في هامش 2، صفحة 5، من مقاله، جاء فيه : إن الأمازيغة،
ويلاحظ هنا أنه تفادى التسميات التي سبق له وأن استعملها، وهي البربر
أو العرب أو الأهالي (Indigènes)، وكأنه يتحدث عن أناس آخرين، المهم
أن هؤلاء في نظره، يظهرون في أوقات استثنائية نشيطين جدا على
البحر. خلال العصر الوسيط، ومن المعروف أن البربر المحاطين بالعرب،
على حد تعبيره، فتحوا (Conquirent)، في القرنين الثامن والتاسع إشبانيا
وجزر البليار وصقلية وسردينية ووصلوا شواطئ البروفانس (provence)،
وأن الأمراء الأغالية الذين كانوا يحكمون البلاد التونسية (Tunisie)،
في القرن التاسع، كانوا يسيطرون على البحر، في منطقة مضائق
صقلية ولكن تبقى علينا معرفة ما إذا كانت شمال إفريقيا تقدم شيئا
آخر غير المسافرين، وما إذا لم يكن البحارة من الروم المعتقين
للإسلام، وقد كانت دُورُ لصناعة السفن في تونس وبجاية، ومنذ القرن
الحادي عشر الميلادي، أخذت بلاد البربر تتخلى شيئا فشيئا عن نشاطها
البحري، ودخل المسرح البحارة النرمان ثم الجنويون وغيرهم، غير إن
أسرة الحماديين الصغيرة احتفظت بأسطول للتجارة أو القرصنة، كما
اشتهرت، فيما بعد، أساطيل مدينة الجزائر التركية ولكن قراصينها
وربما قراصنة تونس وبجاية إلخ... كانوا أناسا جاعوا من الخارج ومهما
يكن، فما هي سوى بحرية نقل تجاري أو قرصنة، والأمر لا يعني
أسطول صيد بأعالي البحار (hauturière).

ويلاحظ هنا أن Vonderheyden . على نرغه من تقديمه بعض المعلومات الدالة على وجود نشاط بحري في سواحل بلاد المغرب المتوسطية إلا أنه يبقى مصرًا على تحرير البربر . ومعهم العرب ، من كل قابلية لممارسة الملاحة البحرية . دون أي تبرير . (مفزة ولو طارت).

ويرى Despois أن ظروف الصيد كانت . في جملتها جيدة ، بما فيه الكفاية . وخاصة في طرفي شمال إفريقيا (بلاد المغرب) ولكن السكان البربر . حسب رأيه صرفوا النظر (ignoré) عن البحر مدة طويلة ولا يظهر أن الأمر كان دائما هكذا : فعندما كان لبعض أمراء المغرب أسطول . خلال القرون الماضية ، لم يكن اعتمادهم ، على البحارة المشاركة والأجانب وحدهم ، وكلام Despois كما يلاحظ لا يختلف في مضمونه عن كلام Vonderheyden .

وفي رأي Rosenberger B فإن الإمارة الزيرية ، على سبيل المثال عرفت عدة مواني منتعشة ، كان الصيد البحري بها نشيطا ، ومن بينها عنابة⁷ وهذا يتناقض مع ما ذهب إليه Souville G من أن البحر لم يستعمل أبداً سكان شمال إفريقيا وأن ممارستهم للصيد البحري أو الملاحة لم تكن سوى ممارسة ثانوية ، وما زال ، في نظره ، أغلبية البربر يعرضون عن البحر حتى في أيامنا ، ويلاحظ أن ممارسة العدد القليل منهم للصيد البحري هو أقرب إلى الالتقاط (Cueillete) منه إلى الصناعة⁸ ويفسر ذلك بقلة ميلهم إلى هذه الحرفة وليس لقلة

استعدادهم لها"، بدليل أنهم شهدوا اليوم (في منتصف القرن العشرين) الأكثرية في فرق الصيد"

وينسب Vonderheyden ذهنية النفور من البحر إلى الجزائريين، بصفة خاصة، ذاكرا أن السيد Bernard A يردّها إلى رداء الظروف الجغرافية حيث أنها قليلة الملاحة لبروز حضارة بحرية والوضع في تونس يختلف إلا أن الأمركة العربية البربرية هي نفسها. مع الإشارة إلى وجود مجموعات عائلية، في عدة نقاط ساحلية مرتبطة جدا بأشياء البحر، تعيش من الصيد البحري، منذ زمن طويل، ربما، منذ العهد الفينيقي، وهم غير مستعدين للتخلي عنه".

والسؤال الذي يتبادر إلى الذهن، عند الاطلاع على ما كتبه Vonderheyden وغيره حول الجانب الإنساني من ظروف الملاحة في شواطئ المغرب، في العصر الوسيط هو : لماذا لم يدخل هؤلاء هذا الموضوع، في إطار ظروف الملاحة في الحوض الغربي من البحر الأبيض المتوسط بصفتيه، الشمالية والجنوبية، وهذا من شأنه أن يوفر عنهم، بدون شك، جهدا كبيرا يبذلونه في القيام بافتراضات، كثيرا ما أبعدتهم عن الموضوعية ؟

والمعروف أن ظروف الملاحة في المنطقة الغربية من حوض البحر الأبيض المتوسط، لا تلائم النشاط الإنساني في كل جهاتها، بما فيها الضفتين الشمالية الأوربية والجنوبية المغربية، لأن المواقع المرفئية الجيدة نادرة بها : فمصببات الأنهار الكبرى، التي يمكن أن

توجد. لا تسلك إلا بصعوبة. بسبب التفَرُّن النهري، والقطاعات الرملية الواسعة تشكل شواطئ بحيرية (lagunaires) متغيرة جدا، في حين أن الشواطئ الصخرية كثيرة الصعوبة للتهيئة، من جراء الأعماق الهائلة المحيطة بها : ومن جهة أخرى فإن ظروف الأحوال الجوية غير مستقرة عادة. والأعاصير التي تصيب الحوض الغربي المتوسطي يمكن أن تبلغ درجات من العنف تجعل ركوب البحر ممنوعا لعدة أسابيع .

فتمية موارد البحر تفرض. في البداية، التزامات قاسية جدا على الانشغال الإنساني. فليس غريبا إذا أن يُرى، خلال التاريخ، فرقاً واضح جدا، يحدث بين السكان المهتمين بتمية الموارد البحرية وسكان الريف. وهكذا تم احتلال الحوض الغربي من البحر المتوسط بواسطة جماعات صغيرة انتشرت عبر آلاف كيلومترات الساحل، ليس لها سوى علاقات ضعيفة مع الداخل، لكنها حافظت فيما بينها، على علاقات وثيقة جدا. إضافة إلى أن السكان الريفيين نزحوا عن الساحل، في غالب الأحيان، ولم ينشغلوا بتمية موارد البحر إلا نادرا، في بحيرات شاطئية معزولة، وبقي الصيادون إذا في عزلة تامة، وفي صراع مع صعوبات معتبرة للحفاظ على تماسك ووجود مجموعاتهم السكانية التي تفصلها عن بعضها، أحيانا، مسافات هامة جدا، ومن ثم، فإن نشاط الصيد البحري لم يكن سوى امتداداً للمستعمرات القديمة التي استمرت إلى يومنا (منتصف القرن العشرين)¹³.

تلك هي وضعية الصيد والصيادين في كامل الحوض الغربي للمتوسط، ولا يمكن القيام بدراساتها في منطقة محدودة دون أخذ هذه المعطيات بعين الاعتبار، ومن ثم فإن معظم الآراء والافتراضات التي أدلى بها بعض دراسي هذه المسألة في سواحل بلاد المغرب الشمالية، في العصر الوسيط يحتاج الأمر فيها إلى إعادة النظر، مع اعتبارها، أولاً وقبل كل شيء، جزء من كل، بمعنى أنه لا يمكن دراسة الضفة الجنوبية من البحر الأبيض المتوسط بمعزل عن بقية أنحائه، وهذا ينسجم تماماً مع رأي Doumenge M.F. القاضي بأن "فهم حياة الصيادين في حوض البحر الأبيض المتوسط يحتاج، قطعاً، إلى تصوّر مشاكل الحوض بكامله، على مستوى الموارد التي توفرها المياه، وفي نفس الوقت على مستوى التقنيات التي تمكن الإنسان من تنظيمها للاستغلال"¹⁴.

ولا يعرف على أي شيء اعتمد Vonderheyden فيما ذهب إليه في قوله بأن عدد صيادي السمك الأفارقة، في العصر الوسيط، يبدو للوهلة الأولى قليلاً، وأن آلات صيدهم كانت بدائية، ومعرفتهم بأشياء البحر رديئة، وأن جزء كبيراً من التقنية الحالية، وكذا بعض أسماء الأسماك مشتقة من اللاتينية (Romane) وسنرى، كما يضيف، أن رداءة الآلات، إضافة إلى نقص الخبرة الملاحية، تفسران أن الصيد، في عرض البحر، كان معدوماً، إذ كان الاكتفاء بالعمل في البحيرات الأجاجة بمصببات الأودية والخلجان الصغيرة المحمية، وفي المناطق التونسية حيث الرصيف القاري مغطى ببضعة

أكثر من الماء. مع اعترافه في أن واحد. بأن ما وصلته من المعلومات الخاصة بما كان يجري في عالم صيادي البحر الأفارقة (المغاربة). ما بين القرنين السابع والسادس عشر الميلاديين (2هـ - 10هـ) قليلة جدا مما لا يسمح له. بطبيعة الحال. من إصدار مثل هذه الأحكام المجحفة. خاصة وأن المعلومات القليلة. التي يشير إليها. تفيد بازدهار الصيد في عرض البحر. بالفعل. في أماكن كثيرة من السواحل المغربية : ومنها : سواحل جزيرة جربة والقالة وبجاية وسبتة.

وإذا كان لـ Vonderheyden الحق فيما قاله من أنه لا يعرف أي شيء عن تنظيم نقابات الصيد. إن وجدت. وأنه لا يعرف جيدا تلك المجموعات الشاطئية (riverains) المتخصصة في صناعة يستحيل تسميتها بالوطنية. فإنه لا يرى أي مبرر لما ذهب إليه في قوله : إن الصيادين المغاربة. على ما يبدو. لم تكن لهم علاقات كبيرة مع الجنس المحلي (البربر) وهو يفترض أن صيادي السواحل التونسية من سلالات قديمة جدا من المغامرين الفينيقيين. وأما صياد السواحل الجزائرية التي أهملها البونيون. في نظره. فهي لم تنشط قليلا إلا بعد وصول المغامرين الأندلسيين الذين تحدث عنهم المصادر العربية. مستشهدا بما ذكره البكري من أن بحارة أندلسيين تعودوا على قضاء فصل الشتاء في ميناء تنس التي عُمِّرت في نهاية الأمر سنة 875م بجاليتين أندلسيتين : إحداهما من البيرة (Elvira) والأخرى من مرسية (Murcie). كما ترددت جماعة أخرى من البحارة الأندلسيين على وهران وأسست مدينتها سنة 903م. وكان يسكن مدينة مرسى

الدجاج. القرية من دلس أندلسيون كذلك، وباختصار، يضيف Vonderheyden، يبدو أن عائلات الصيادين والبحارة كانت أجنبية (exogènes) وأن طرق الصيد وذوقه جلبت قديما إلى افريقية البونيين، وحديثا الأندلسيين¹⁶ ويحاول نفس المؤلف تدعيم رأيه هذا بما نقله عن Gsell S. من أن إسباني قادم (Gadès) استغلوا السواحل الإفريقية المغربية¹⁷.

والسؤال أو الأسئلة التي يمكن طرحها على Vonderheyden هي هل إن قدوم الأجانب الذين تحدث عنهم واستقروا بهم بمناطق من بلاد المغرب يعني أن تلك المناطق كانت خالية من السكان ؟ وهل أن هناك ما يثبت أن أولئك السكان، إن وجدوا، لم يكن لهم نشاط بحري ؟ وهل هناك ما يثبت عدم التعايش والاندماج بين أهل البلاد المغاربة وبين المهاجرين إلى بلادهم ؟ وهل ؟ وهل ؟

مع العلم أن Vonderheyden، لم يعمد إلى توثيق كلامه، فهو مجرد رأي شخصي، يقضي بأن البربر ليس لهم ذوق للصيد البحري ولم يعرفوا طرق ممارسته، حتى وإن كان الحق إلى جانبه، في استقرار الفينيقيين قديما والأندلسيين حديثا في بعض نقاط سواحل المغرب، والنصوص تدعم هذا الأمر، فإننا نتساءل عن مصدر فكرته التي تجرد البربر أو الأهالي، كما يسميهم، من تذوق الصيد وجهلهم لطرقه ووسائله، فهل يحتاج هذا المؤلف إلى من يقول

نه أن كذبة "التاريخ تقوم على التوثيق وإظهار الحجج، ولا تقوم على الأفكار المسبقة" ٥

علما أن المصادر العربية زودتنا بمعلومات كثيرة في موضوع الصيد البحري والصيدادين، من ذلك أن الحسن الوزان ذكر، في حديثه عن حصن المحرس الذي شُيّد في عهده (ق ١٦م)، على بعد خمسين ميلا من جزيرة جربة أن الكثير من سكان هذه الأخيرة كانوا يعملون، آنذاك، في السفن والصيد البحري^٦ أي أنهم كانوا يمارسون الصيد في السفن ومما لا شك فيه أن تلك الحرفة لم تكن وليدة تلك الأيام وإنما كانت قديمة الوجود ويبقى التعرف على تاريخ نشأتها مرهونا بما قد تطلعنا عليه الوثائق في المستقبل.

ومن جهته أورد ابن حوقل (ق ١١هـ / ١١م) أن أهل صفاقس كانوا يصطادون الأسماك بكثرة بواسطة حظائر يزرّبونها^٧ وهي، حسب Vonderheyden، عبارة عن آلات (engins) تناسب الصيد في المياه الراكدة، من مصبات الأنهار، وفي الجهات المحمية القليلة العمق، والحظيرة (Gords)، حسب هذا الأخير عبارة عن نطاق من العصي الطويلة (enceinte de perche)، يصعب على الأسماك التي تدخلها الخروج منها^٨ مع العلم أن ابن حوقل لم يشر بهذه المناسبة إلى تسمية الزروب المعروفة في أماكن متعددة، كما يقول Vonderheyden^٩ بل استعمل عبارة "حظائر يزرّبونها"، وقد أطلق الحسن الوزان تسمية الأسبرس (Spares) على أهم سمك كان يصطاد هناك موضحا بأن

هذه التسمية ليست لاتينية ولا بربرية ولا عربية^{١٠} ومما ذكره الإدريسي (ق ٦هـ / ١2م) في نفس الموضوع، أي الصيد في صفاقس، أنه كان يمارس "بضروب حيل"^{١١} أي بتقنيات خاصة.

ولم تزودنا المصادر العربية، مع الأسف الشديد بمعلومات من شأنها أن تبين لنا طرق الصيد ولا أنواع الأسماك التي كانت تشكل الغذاء الرئيسي لسكان رباطات جبل أدار، جنوب تونس^{١٢}، والمنستير، بين سوسة والمهدية، وشقانصر، بين المنستير والمهدية^{١٣} باستثناء سمك يسمى "حوت قلفط" اشتهر على ما يبدو في المنستير^{١٤}.

وينفرد صاحب كتاب الاستبصار (ق 6 هـ / ١2م) بالقول : إن الحوت يتوالد في البحر ثم يغادره صغيرا، لا يتعدى قدر اللوزة إلى بحيرة بنزرت ليكبر فيها، وعندما يأتي وقت سفاده وولادته (تكاثره) يعود من حيث أتى، وهناك يترصده الصيادون، عند خرج البحيرة ويصطادونه^{١٥}، وهذا يدل على أن الصيادين آنذاك كانوا منتبهين إلى أن فترات السفاد والولادة أي التسرئة (Frai) مهمة جدا للصيد.

وكانت هذه الظاهرة تتسبب إما في اختفاء مؤقت لأسماك الشواطئ التي تبتعد عنها وإما بتوافد أنواع مختلفة، في أوقات معينة من السنة، فينتهز الصياد تلك الفرصة ويتربص بها للحصول على غنائم مثمرة منها، فمشاهدة تلك العادات هي التي جعلت الصيادين يعدون لها مصيدات ثابتة، في البحيرات، ومعرفتها تعطي الصياد

المجرب إرشادات عن مرورها وعن ندرة بعض أنواعها، وعن الوقت الملائم لصيد أفضل العينات، قبل التسرئة²⁸.

ويبين Pagnan E. مترجم كتاب الاستبصار إلى الفرنسية، أن هناك خلافاً، بين نصين معتمدين في ترجمته وهما النص الذي اعتنى بطبعه Kremer A. ومخطوط الذي اعتمد عليه هو، إلى جانب نص ط. Kremer : ففي حين ورد في الأول، فيما يخص الصيد ببحيرة بنزرت : "فيساد بالنقارة كما يصاد الحمام"، ورد في مخطوط "A" "فيساد في المجد (au seuil) الذي بينهما، أي بين البحر والبحيرة، ومنه ما يصاد بالنقارة"²⁹، ويرجع A. Pagnan ما ورد في مخطوط وعلى أساسه كانت ترجمته، ولم يأخذ بنص Kremer الذي يربط عملية الصيد بالنقارة، في كل الحالات، حتى عند "المجد".

مع العلم أن نص Kremer يتفق عموماً مع مضمون ما أورده كل من البكري والزهرى، حيث يذكر الأول أن الصيد يأتي "بحوت يقال إنه أنثى الصنف المعروف بالبوري ثم يتبعها بشبكته" ليخرج ما شاء من السمك³⁰ : ويعلق Vonderheyden عما جاء في قول البكري من أنه عندما يأتي التجار إلى الصياد لشراء السمك يطلب منهم أن يحددوا نوع وعدد الأسماك التي يريدونها ليصطادها لهم موضحاً أن ذلك يبدو متناقضاً مع المعلومات التي تفيد بوجود صنف واحد في البحيرة، في الشهر الواحد، لا غير³¹.

يبدو من الناحية، أي الزهرى، أن الحوت في هذه البحيرة يصاد بالمفازة، وهي سمكة تطلق على أنثى أي نوع من الأنواع التي تظهر بها منه، وهو ثق منها عدد في السنابير والاختياط ثم يلقي بها في البحر ليجمع عليها الحوت، وعندها يرمي الصيادون عليها سراحير (شباكًا) ويأخذوا منها كميات كبيرة¹³.

والملاحظ هنا أن نص ط. Kremer لكتاب الاستبحار يوفق بين ما أورده المصدران السابقان، ويضيف معلومات جديدة، منها : أن الحوت يصطاد، عند خروجه من بحيرة بنزرت إلى البحر الأبيض المتوسط وأنه يصطاد بالنقارة أو النقارة ❖ كما يصاد الحمام، والنقارة، حسب رأيه هي أنثى حوت البوري، وهو هنا يتفق مع البكري ويختلف مع الزهرى ثم يشرح أخيرا كيفية الصيد بها : إذ يكون ذلك بربط خيط في خرص ❖ وثيق في شفتها ويلقى بها في البحر لتسير ويتبعها الصياد بزورقه وشبكته، وعندما تدور عليها الذكور يرمي عليها الشبكة، ويُخرج ما تيسر ثم يعيد الكرة إلى أن يكتمل¹⁴.

وقصة الصيد بطريقة النقارة، حسب Vonderheyden، ليست خرافية لدرجة كبيرة، إذ ما يزال صيد الحبار يتم حتى الآن بنفس الطريقة المسماة "الصيد بالأنثى"¹⁵.

ويختلف ابن زنبيل عن كل هؤلاء بقوله : يحكى أن إناث الحوت تظهر كل شهر، ولما يجتمع حولها الذكور يلقي الصيادون

عليها شباكهم فيصطادون كميات كبيرة . ويتصحّ وجهه بخلاف
هنا في كون التّفاف ذكور الحوت حول إناثه يحدث، حسب هذه
الرواية تلقائيا لا دخل للصيادين فيه على عكس رواية المؤلّف
المجهول، ويختار Vonderheyden من كلامه هذا الأخير "فِيصَادُ فِي
المجد (Seuil) الذي بينهما (أي بين البحر والبحيرة) ومعه ما يصاد
بالنقارة" فيترجمه كما يلي : "on prend surtout le pois on au seuil qui :
sépare la mer du lac de Bizerte" أي "فِيصَادُ السمك . على الخصوص،
في المجد الذي بينهما" بمعنى أنه أضاف في ترجمته كلمة "على
الخصوص" (Surtout) مما يؤدي، ولا شك إلى تغيير المعنى الذي
يقصده صاحب النص الأصلي.

المهم أن المقصود من هذا الكلام، حسب Vonderheyden،
هي المصيدة (La bordique) أي ما أسماه ابن حوقل بالحظائر المزربة،
وما أطلق عليه هو الزروب ويرى أن مصائد الأهالي الحالية، كما
وصفها gruvel، تبدو أكثر تطورا بالنسبة لمثيلتها في العصر
الوسيطة، وأن تسميتها تتغير، من منطقة إلى أخرى : وتنتشر زروب
الأهالي (Indigènes) بصفة خاصة في مناطق جربة و صفاقس وقرقنة
وبحيرات : بنزرت وإشكال وتونس³⁶.

ويطلق تسمية الزروب، في الطرف الآخر من السواحل
المغربية، صيادو تطوان، على آلة شبيهة بزروب ابن حوقل والوزان،
أكثر مما هي شبيهة بالزروب التونسية، إذ يفيد joly M. حسب

Vonderheyden ان سدخان تعلوان يصطادون الشابل والبوري .
في النهر ، بزروب مثبته ، عند مخرج حفرة في مجرى الوادي :
وبدخل رحل قبلها (a l'amont) ويحدث ضجيجا فيطرد الأسماك نحو
الخلف (l'Aval) .¹

ويمكن التقريب ، في نظر نفس المؤلف ، بين الصيد بالزروب
والصيد بالبشكير الذي يمارس ، حسب Brunot M. في الصورة
(Mogador) "حيث يبنى جدار على قعر (fond) منبسط ، من حجر
جاف (sèches) يغطيه مد البحر (Marais haute) كلية . .. وعند حدوث
المد تتقدم الأسماك نحو الأرض ، خلف الجدار ، وعندما يتراجع البحر
أي عند الجزر يتسرب الماء بين الأحجار ، وتبقى الأسماك مأسورة ،
دون ماء ، في أغلب الأحيان ، بين الجدار والشاطئ" .²

ويتساءل Vonderheyde عما إذا كانت هذه الطريقة معروفة
في نهاية (au fond) خليج قابس ، وفي نواحي طرابلس ، على الرغم
من أن المدو الجزر ، هناك ، أقل حساسية منه في المحيط الأطلسي
بدرجة كبيرة

مع ملاحظته بأن السكان المجاورين لساحل طرابلس الذين
كانوا قديما عند نهاية سيرت الصغرى ، في عهد سترابون (Strabon)
يحتقرون الشباك والرمح ، ويفتخرون بأنهم ينتظرون وقت انخفاض
ماء البحر ، بعد مدة : للانطلاق خلف الجزر ، والقبض بسرعة فائقة ،
على الأسماك مباغته ، فوق الرمل المكشوف ، وهي تحاول الوصول

إلى الماء، ويتساءل Vanderheyden لماذا أخذوا هذه الأسماء؟
اللاحقة قد تخلت عن ممارسة صيد مرجح لهذا الحرف، أما إن نظام الماء
والجزر قد تغير، بدرجة كبيرة، منذ عهد ستراودور.

في شأن صيد المرجان (Le corail) أورد المصادر أنه يستمر
يتم عادة صيفا، من شهر مايو إلى شهر أكتوبر، وهو مستمر طوال
السنة، لكن في هذه الحالة، يسعى أن يأخذ الصيادون في الحسبان
الوقت وحالة البحر الذي قد يعيق حركة الصليب المستخدم في
الصيد⁴⁰. ويقدر ابن حوقل (ق. 4 هـ / 10م) عدد القوارب التي كانت
تستخدم. غالب الأوقات، في إثارة (إخراج) المرجان يحصل هاردا
وأكثر، ويصعد على متن كل قارب حوالي عشرين رجلا⁴¹.

وقد حاول المقدسي وصف طريقة استخراجها من البحر
فذكر أن العاملين في هذا الحقل يلفون على صلبان من حشب شينا
من الكتان المحلول ويربطون في كل صليب حبلين، يأخذهما
رجلان، يرميان الصليب في البحر، في حين يشرع النواتي (rameur
de corail) في الدوران بالقارب، ولما يتعلق الصليب بقرن المرجان (banc
de corail) يجذبونه فيخرجون ما تتراوح قيمته ما بين عشرة آلاف
وعشرة دراهم⁴².

ويذكر صاحب كتاب الاستبصار أن البحارة يلقون على
الصلبان جرّات (bourse) الكتان أو القتم (chanvre) ويثقلونها
بمراس (Ancres) ليلقوا بها في البحر، ويمشون بالزوارق فيسحب ذلك

الدخان على قعر البحر ويكسر ما اعترض طريقه من مرجان ويتعلق بعمقه في ذلك الكتان فيأخذونه. ويضع بعضه الآخر في البحر. وهناك من ليس له، من الناس، حرفة سوى استخراج⁴¹.

وهناك طريقة تقوم، حسب الإدريسي، على اصطياد المرجان بالآلات (ouils) ذات ذواتب (mèches) كثيرة من القنب. وتدار تلك في أعلى المركب فتلتف الذواتب (الخيوط) على نبات المرجان القريب منها. وعند ذلك يجذبه ركب القارب إلى أنفسهم مستخرجين الشيء الكثير منه مما يباع بالأموال الطائلة⁴².

وقد أضاف القزويني بعض التفاصيل، فيما سجله، عما حكاها له شاهد، عن كيفية استخراج المرجان، منها أن طول كل خشبة من الخشبتين اللتين يتخذ منهما الصليب، ذراع واحد، وبعد صنع الصليب يشد فيه حجر ثقيل ثم يوصل بحبل، ويلقى فوق منبت المرجان بالبحر حتى ينتهي إلى (قعره) قراره ويوجه القارب يمينا وشمالا ومستديرا ليتعلق المرجان في ذواتب الصليب، وعندها يُقْلَع بقوة⁴³.

وكان العاملون في حقله يجنون. حسب ابن حوقل، أرباحا طائلة جعلتهم يكثررون الأكل والشرب والخلاعة، وقد كانوا يتعاطون نبيذ العسل فيسكرهم كثيرا ويسبب لهم صداعا أشد من صداع نبيذ الذرة وغيره من الأشربة⁴⁴.

وقد منح حكام تلك النواحي حق صيد المرجان إلى شركات أوروبية منذ فترة مبكرة، رغم أن سكانها لم ينظروا إلى هذا الأمر

بعين الرصى، ومنذ القرن الثاني عشر الميلادي (1100م) والثالث عشر أخذ البنادقة يصطادونه ثم تلاحم الحيوانون، وفي سنة 1860م تعرضت مرسى الخرز لغارة قام بها *Anna Roper* وانقطعت المعاملات بين الطرفين⁴⁷.

وينقل Vonderheyden عن Lerand، من كتاب تاريخ بحارة أسطورة مفادها أن السلطان الحمادي الناصر، مؤسس بحارة، يبارك عن العرش لصالح ولده المنصور ثم اختفى ليلاً، وذلك لأن الوالي، سيدي تواتي، أظهر له ذات يوم، من خلال ثقب بربوسه، أثناء حوله في قارب، مدينة بجاية، وهي ممزقة مخربة، (تحسيد مسدى لسقوطها القادم) : واستمر البحث عنه مدة أربع سنوات، وفي النهاية عثر قارب صيد، صدفة، ذات يوم بجزيرة جريبية (جريبه البنادقة) على زاهد عارٍ تقريباً، نحيل الجسم، هو السلطان نفسه، وكان قد عاش تلك المدة كلها في تلك الجزيرة على السمك، إذ كان كلما غطس يده في البحر تعلقت سمكه بكل أصبع من أصابعه، واستمرت إقامته هناك إلى أن توفي⁴⁸.

وقد يتساءل المرء عن الأسباب التي جعلت Vonderheyden يكلف نفسه رواية هذه الأسطورة في بحث من المفروض أن يكون علمياً ؟

والإجابة عن مثل هذا التساؤل بسيطة للغاية، إن الفرض من ذلك هو استنتاج فكرة تهكمية مفادها أن "بعض الشخصيات، من أصحاب الخطوة السماوية، لم يكونوا في حاجة إلى آلات صيد...

وبالنسبة لأغلبية البشر فلا يكفي عطش البد في الماء لأحد السمك وإنما يتطلب الأمر آلات لذلك⁴⁴.

وجاء بكل هذا لفرض تدعيم فكرته التي لخص بها بحثه وهي أن "بساطة (Rudicité) الآلات حالت دون القيام بعمليات صيد واسعة النطاق وأن الاصطياد لم يكن يتم في عرض البحر بل كان يتم غالبا، على الشاطئ، وخاصة في روايا المياه الراكدة والأعماق البسيطة والبحيرات الشاطئية (باستثناء صيد التن بالمضربة (Madrague) والرماح (harpon) : وأن الآلات الرئيسية المستعملة هي خيط ذو سنارة (ligne)، بالقصبة أو بدونها، وشبكات بسيطة (Rudimentaire)، وقد خصصت مكانة معتبرة لصيد الزروب، سواء في الأودية أو في البحيرات الشاطئية (lagunes) أو في الخلجان الصغيرة المحمية⁴⁵.

غير أن Vonderheyden كما يلاحظ اكتفى بالتوقف، في هذه الأسطورة، عند الجانب الذي يخدم فكرته وقد خفي عليه أو أهمل جانبا آخر لا يخدمها، ويتعلق الأمر بقارب الصيد الذي عثر على السلطان بجزيرة البنادقة والذي يمكن أن يقوم دليلا على ممارسة الصيد، في عرض البحر، وليس فقط في الأماكن التي عدّها Vonderheyden والموضوع ما زال في حاجة إلى بحث، ولعل مبرر قلة المادة فيه يعود إلى كونه كان يتم بعيدا عن أعين الناس، ومن بينهم المؤرخون والجغرافيون، وقد يقتحم الآثريون هذا المجال في المستقبل ويساهمون في توضيح هذا الجانب التاريخي الحضاري المهم.

ويقيد الوزان أن سكان مدينة باديس يعتمدون في عيشهم على السردين بالدرجة الأولى وأسمك أخرى معها، وكان الصيادون يصطادونها بكثرة لدرجة أنهم كانوا يحتاجون إلى مساعدات بعض الأشخاص لإخراج شباكهم من البحر. لهذا كان فقراء الناس يتوجهون عادة، كل صباح إلى الشاطئ لمساعدتهم في مقابل أن يحصلوا على نصيب وافر من السمك يأخذونه ويوزعونه على كل الذين يوجدون بعين المكان^{١١}.

ويتفق كل من الزهري وابن زنبيل على أن سمك التين يصطاد، عند أول خروجه ببلاد الأندلس، وفي جزيرة كريت التي تصل إليها رحلته. وفي أول يونيو يعود إلى مكانه، مروراً بمضيق جبل طارق. فيصاد عند طرف الفخ، وهو طرف جبل طارق أو جبل الفتح. ويصاد ما دخل منه في جوز (خليج) مربلة ومليلة بالشباك، وما خرج منه على طرف الفخ إلى ساحل المغرب يصاد في المكان المسمى تامسان أو منتاز، من عمل سبتة؛ وأما ما شق منه على وسط المضيق، شرق جزيرة طريف، فلا يتمكن منه بل يعود من حيث أتى. ولا يغادر مكانه إلا في نفس الشهر من السنة الموالية^{١٢}.

أما طريقة صيده فزيادة عن استخدام الشباك التي يتحدث عنها المصدران السابقان فإن الإدريسي يشير إلى استخدام رماح لها في أسننها أجنحة بارزة تتشب (ترشق) في الحوت ولا تخرج. وفي أطراف عصيها شرائط (حبال) طوال من القنب، ومهارة صيادي

سنة بالرمح لا مثيل لها³ : ويعتقد Vonderheyden أن هناك طريقة صيد تتطلب نزهة صغيرة في عرض البحر، لا بد وأن تكون قد عرفت، على الرغم من أن المصادر لا تتحدث عنها بصراحة : إنها المضربة (La madrague)، وهي عبارة عن شبكة معقدة إلى حد ما، ومفصلية، وتنصب عموديا على الشاطئ (rivage) لتوقيف مرور التّن، وقد تكون طريقه قديمة جدًا، لأن التّن كان يصطاد في فترة التاريخ القديم وخاصة في منطقة صقلية، أثناء رحلته نحو الشرق للسرنة، حيث يقترب كثيرا من الشواطئ (من 700 إلى 1500م)، وقد قدر عدد أسماك التّن المصطادة في مضربة مدينة بنزرت سنة 1846 بأربعة إلى خمسة آلاف سمكة سنويا، والآلات التي ما زال الصيادون يعملون بها، وعادات الحيل المرتبطة بها، لا يبدو أنها تغيرت منذ قرون⁴.

ويلاحظ نفس المؤلف أن كلمة Madrague الفرنسية مأخوذة من almadraba الأسبانية المنبثقة عن المضربة العربية، وتعني مكان الضرب، إذ أن الأسماك، عندما تستدرج إلى ما تطوله يد الإنسان من الشاطئ تتعرض للضرب بكل قوة الذراع (à tour de bras) بالفضوس (haches) وسرعان ما تغطي الشاطئ جثث دموية مثلما يحدث في معركة شنيعة⁵ كما يضرب أيضا عن بعد، مثلما ذكر الإدريسي.

ويرى M. lombard أن الصيد كان يمارس إما بالرمح (harpon)، كما يحدث في أياونا بمضيق صقلية، وإما بالمضربة أي

معجم من السمك الناضج، بوجه الذهب أسراب التن وتسمى هذه السمك (Tomana) حاليا في صقلية، والمصربة عبارة عن قفة، على شكل هارورات (houtelles) دوات أعناق (goulets) ضيقة".

ويسمى الدهري واسم ربل أيضا على القول من أنه : ليس في البحر حوت اسمه ولا أدلت من التن، ولا يعرف لماذا يذهب الأول إلى القول أنه "لا بد أن يكون معجم الأرض طريا إلا في الأندلس" ويضيف الثاني إلى الأندلس المغرب "قرب سبتة" مع أن المصدرين يتفقان على أنه كان يستمدان من جزيرة إفريطش (كريت)، على سبيل المثال، وهل يعتقد أن يستمدان من جزيرة في مكان ما ولا يؤكل منه طريا ؟

صناعة تمليح الأسماك وتصبيرها

كانت ببلاد المغرب، في فترة التاريخ القديم ورشات (fabriques) التمليح (Tarikhelat)، إذ أن رحلة سيلاكس (péruple de Scylax) أشارت إلى ذلك، عند مدخل بحيرة البيبان، جنوب تونس، حيث كان على الساحل الغربي من سرت الكبرى مكان يسمى مدينة الملاحات (Maqom Malehat) ❖، كما كانت هناك ملاحات في المنستير (Monastir) وفي رأس قبودية (capoudia) بقابس وليدة، وكانت قرطاجة تستقبل أسماك مملوحة، قادمة من قادس (cadix) في أوعية (vases)⁵⁷.

وقد استمرت هذه الصناعة قائمة في جهات مغربية كثيرة : إذ يتفق أبو عبيد البكري مع صاحب كتاب الاستبصار في حديثهما

عن تصبير أو تمليح كل أنواع الأسماك التي كانت تصطاد حسب رأي الأول من بحيرة تونس، وهي اثنا عشر نوعاً، يظهر كل نوع منها في شهر معين من الأشهر الأعجمية (ميلادية) ثم يختفي ليظهر في السنة الموالية. مع ملاحظته أن السمك المصنع يبقى سنوات صحيح 'لحرم'. أي لا يتغير لونه ولا طعمه مما يدل، بدون شك، على إتقان تلك العملية وهو يقوم دليلاً. بطبيعة الحال، على نضج التجربة.

أو أن كل نوع من تلك الأنواع كان يُصاد، حسب رأي الثاني، في بحيرة بنررت. المهم أن لحومها كانت تصبر، وتبقى، في رايه. لذيدة الطعم. لسنوات عديدة وتصدر إلى جميع مناطق إفريقية وخاصة إلى مدينة تونس. مع ملاحظة أن غلتها كانت عظيمة⁽¹⁾ أي أن مردودها كان كبيراً وكل نوع منها، إذا خرج في شهره يكون طيباً سميناً. وقد بلغ نصيب بيت المال، أي الضريبة التي تفرضها الدولة على الصيادين بتلك البحيرة، في عهد القزويني (ق7هـ / 13م) اثني عشر ألف دينار سنوياً. كما كانت في عهد ابن ونبيل (ق10هـ / 15م) حراسة خاصة تابعة لأمير تونس، تقيم قرب البحيرة، ومهمتها جمع نصيب بيت المال من عائدات صيد الأسماك⁽²⁾.

ولم يكن البوري الذي يصطاد من بحيرة درنه التابعة لولاية باجة، حسب كل من البكري وصاحب كتاب الاستبصار، يوجد في مكان آخر، حيث يمكن إخراج عشرة أرطال شحم وأكثر من حوت واحد منه، إذا كان كبيراً⁽³⁾، وكان أهل تلك النواحي

يستعملون ذلك الشحم في مصابحهم⁶⁸ كما كان هذا البوري أيضا يحفظ في العسل، ويرسل إلى الخليفة الفاطمي عبيد الله المهدي في كل من القيروان والمهدية فيصله طريا، حسب البكري⁶⁹ الذي لم يتحدث، كما لم يتحدث غيره من أصحاب المصادر العربية، عن حالات أخرى لحفظ الحوت في العسل، عكس ما ذهب إليه عز الدين احمد موسى من أن السمك كان "يحمل.. إلى المناطق الداخلية طريا، محفوظا في العسل أو مجففا"⁷⁰ مع العلم أن تكلفة الحفظ في العسل، لا شك، وأنها كبيرة جدا لدرجة يصعب على المستهلكين تحملها.

ولا نتحدث المصادر أيضا عن تمليح الأسماك أو تصبيرها ببجاية. في هذه الفترة، ولكن ما نقله Vonderheyden عن Maslatrie⁶⁸ من أن الأسماك المملوحة كانت، حوالي 1350م، ترسل، من سواحل بلاد البربر (بجاية)، إلى أوروبا، يوحى بأن هذه الصناعة كانت موجودة قبل ذلك هناك، وقد كان منتج السرة البربرية (La Sorra de Barbarie) يحظى بتقدير خاص من الأربيين، وهو عبارة عن بيض التين المملوح وأمعائه : وهناك احتمال كبير أن يكون كافيار بيض البوري (caviar d'œufs de mullet) معروفا ببجاية آنذاك، فهذه المادة (substance) تسمى Boutargue وهي كلمة مأخوذة من كلمة بطارخ العربية، ويسمى أيضا poutargue⁶⁹ وتطلق كذلك على مبيض (Ovaire) التين⁷⁰.

ومع ر عملية الصيد كانت مزدهرة في كثير من الأماكن
نوقه عرب بحاية إلا انه ليس هناك ما يشير إلى وجود صناعة
تنصير و تمليح بها، رغم أن سكان مدينة تادلس (دلس)، بصفة
خاصة، كانوا كلهم، كما رأينا، يصطادون حوتاً كثيراً
لشباب، عادة، حتى أنه لا يكن يباع أو يشتري، لكثرة، فيعطي
محد لم يرغب فيه وعلى العكس من ذلك فإن مدينة باديس
(Badi) التي يعيش سكانها، حسب نفس المصدر، على السردين،
أصدة إلى أسماك أخرى، كانوا يملحونها ويبيعون بها إلى الجبال.

وكان يسكن مدينة ترغة، الواقعة على خمسين ميلاً، شرق
مصيق جبل طارق، صيادون تعودوا على تمليح السمك المصطاد وبيعه
لتجار نجلال يُحمل برّاً إلى مسافة عشرين ومائة ميل (200 كلم)
تقريباً إلى أن حال تلك المدينة أخذ يتدهور منذ أن احتلها البرتغاليون
سنة 1502م.

ومما أفادنا به القزويني أن يهود سبتة، كانوا يقددون سمك
موسى (La Sole) ويحملونه إلى الأماكن البعيدة للهدايا، كما
كان سمك الثن يابس (يجفف) ليدخر، ويصدر إلى سائر بلاد
المغرب وإلى سائر البلاد بأوفر ثمن في زمن العنب والتين.

ويصطاد بوادي سبو، حسب صاحب كتاب الاستبحار،
سمك الشابل (L'aloce) الذي يصعد إلى منبعه بجبل وارتين أو يقترب
منه وهذا الوادي هو نفسه وادي المعمورة، حسب ابن سعيد المغربي

الذي يقول إنه يتواجد، عند اختلاط الماء المالح بالحلو، أي عند مصبه، مضافاً أنه يصدر إلى جميع الأقطار⁷⁸

وكان صيد المرجان مصدراً معتبراً للثروة، في بعض نقاط السواحل الجنوبية من الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، إذ كان يستعمل كحلي للسيدات منذ العهد الروماني، أيام بليينيوس، كما استخدمه صيّاغو العصر الوسيط استخدماً واسعاً، وكانت ترسل منه كميات كبيرة لبلاد المشرق كي تصنع به السبحات، على سبيل المثال⁷⁹.

ويفيد ابن خرداذبه (نهاية القرن التاسع ميلادي) أنه كان يصدر "من عمق بحر الروم، المجاور لبلد الافرنج، السبد (Le sched)، وهو الجواهر المعروف عادة باسم المرجان"⁸⁰ ويذكر المقدسي أن المرجان كان يُجلى، بعد استخراجِه، بأسواق، في ورشات خاصة ثم يباع جزافاً (جملة) وبرخص⁸¹.

وكانت لبعض التجار، من مختلف الأقطار، أموال عند سماسرة متخصصين في شراء المرجان، وبيعه⁸² كما كان البعض الآخر يستأجرون أهل نواحي القالة على استخراج المرجان أي صيده⁸³.

وكان يصدر إلى جميع بقاع العالم، المعروفة آنذاك، وهو أنفق (أغلى) شيء في الهند والصين⁸⁴ والمرجان الذي كان مطلوباً أكثر هو الأحمر لكن الأسود والأبيض يصنعان أيضاً⁸⁵. ويشير الإدريسي إلى وجود سوق (ورشات) بسبّطة لتفصيل المرجان وحكه وصنعه خرزاً

(Joyaux) وثقبه وتنظيمه، ثم يسافر به إلى مختلف الجهات، وبالأخص غانة وجميع بلاد السودان، حيث كان يستعمل بكثرة^{٨٦}.

وكان لسلطان المغرب، حسب ابن حوقل، " أمناء " يراقبون حصيلة ما يستخرج من المرجان، وناظر كان من بين مهامه " ما يلزم مما يخرج من هذا المعدن " : ويقدر البكري جباية مرسى الخرز بعشرة آلاف دينار^{٨٧} غير أن القزويني، فيما بعد، ذكر أن ليس للسلطان فيه حصة^{٨٨}.

فصيد الأسماك إذا كان ممارسا في أماكن كثيرة من سواحل بلاد المغرب المتوسطة، وكانت صناعة التمليح والتجفيف قائمة في جهات كثيرة من هذه المنطقة منذ العهد الفينيقي مما ساعد على تصدير عدة أنواع من الأسماك إلى المناطق الداخلية وحتى إلى خارج حدودها، وبالأخص المرجان، بعد تصنيعه، ويمكن القول، أخيرا، أن المعلومات التي زودتنا بها المصادر العربية، رغم قلتها، استطاعت أن تقدم دليلا كافيا على ازدهار حرفة الصيد، بين سكان السواحل المغربية من عرب وبربر، في العصر الوسيط، عكس ما ذهب إليه بعض الباحثين الأوروبيين، وعلى رأسهم Venderheyden.

- (1)- La pêche sur les cotes barbaresque au M. Âge, P.3
- (2)- Id
- (3)- op. cit.,pp.3-4
- (4)- Vonderheyden, Op. cit.p.4
- (5)- Ibid, pp.4-5
- (6)- L'Afrique Blanche, T.1, l'Afrique du Nord, Presses Universitaires de France, Paris 1964,P.459
- (7)- Histoire économique du Maghreb, Handbuch der orientalistik, Erst PP.210-211
- (8)- la pêche et la vie maritime au néolithique en Afrique du nord, Bulletin d'Archéologie marocaine, T.III, 1958-1959, P.15
- (9)- Sowille G., op. cit., P.15.
- (10)- Ibid, p.17
- (11)- Id.note5.
- (12)- doumenge M. F. . Problème de la pêche en Méditerranée occidentale, Bulletin de l'association de géographes Français, n°=276-277 Juin- Juillet1958 P.7
- (13)- Ibid, pp. 7-8.
- (14)- op.cit, p.8
- (15)- Ibid., p.6
- (16)- op. cit.,pp.19-20
- (17)- Ibid,p.20.note1
- (18)- Léon L'Africain J . Description de l'Afrique, Traduit de l'Italien par A. Épaulard et annoté par A. Épaulard et autres, neuve éd, paris 1980,T 2, pp 399-400.
- (19) - صورة الأرض، ط، بريل 1967، ص 71.
- (20)- Vonderheyden : op.cit.,p.22
- (21)- op.cit., pp.22
- (22)- Description de l'Afrique .T.2, p.394
- (23) - المغرب العربي من كتاب نزهة المشتاق للادريسي، حققه ونقله إلى الفرنسية، محمد حاج صادق، الجزائر 1983، ص142 : الترجمة الفرنسية، 130.
- (24) - أنظر البكري : المغرب في ذكر بلاد افريقية والمغرب وهو جزء من كتاب المسالك والممالك، ط بغداد، ص 84.

- (25) أنظر اس حوقل : المصدر السابق، ص 73 : الزمان 1000 : 1000 : 1000
- (26) أنظر المالكي : رياض النفوس في طبقات علماء القرويين ورواهه وعبادهم ونسألكم وسير من أحبارهم وفضلانهم وأوصافهم، بشره حسن مؤنس، القاهرة 1951، ج.1، ص 422 فما بعدها
- (27) مؤلف مجهول : كتاب الاستبصار في عجائب الأمصار، بشر نصر العربي Alfred de Kremer، ط، فبينه 1852، ص 16
- (28) - أنظر Barré A. La pêche sur les côtes septentrionales de la Tunisie, presses universitaires de France, Paris 1956, p.24
- (29) - أنظر : L'Afrique septentrionale au XIIe siècle de notre ère, description : extrait du Kitab el Istibcar traduit par F. Fagnan, constantine 1900, p 27, note 1
- (30) - البكري : المغرب، الترجمة الفرنسية Maguckin de Slane Description de l'Afrique septentrionale par Abou-Obeid el-Bekri, Paris 1965, P.123
- (31) - op.cit. p 24
- (32) كتاب الجغرافيا، تحقيق اسماعيل العربي، الجزائر 1982
- (*) - كتبت النقارة في ط Kremer والنقارة في مخطوط "A" (Fagnan) : (op.cit.p.27, note 1) وكتبت النقارة في نص الزهري (Id) مما يرجح الكلمة لصالح استعمال كلمة النقارة.
- (**) كتبت هذه الكلمة في نص Kremer خرش، وكتبت جرش في مخطوط "A" غير أن Fagnan يرى أنه بالامكان التفكير في كلمة حرص وتعني عصا (Baton) أو ساقا (tige) (op.cit.p.27, note 2)
- (33) - مؤلف مجهول، ص 16، الترجمة الفرنسية (F. Fagnan op.cit.p.27)
- (34) - op.cit. p 24
- (35) extraits relatifs au Maghreb, trad. de l'arabe et annotés par E. Fagnan, Alger 1924, texte arabe, p.55
- (36) - op.cit. p.22
- (37) - op.cit., pp. 22-23.
- (38) - Ibid., p 24
- (39) - Ibid., pp.24-25
- (40) - A. Borrel : op.cit. p.27

(79) - أنظر 29 p. cit. p. 29 Vanderheyden

(80) - أنظر Vanderheyden

27 p. cit. p. 27

(81) - Al - Muqaddasi : op. cit. texte le arabe p. 44 et 51 et p. 47 et 51

(82) - صورة الأرض - ص 77

(83) - القزويني آثار البلاد - ص 261

(84) - مؤلف مجهول المختصر السابق - ص 16-17 : الترجمة الفرنسية

E. Lagnan : op. cit. pp 28-29

(85) - Vanderheyden : op. cit. p. 32

(86) - المغرب مغربي : الترجمة الفرنسية لعماد حجاج صادق - ص 168

أنظر 1 p. cit. p. 1

بلاد السودان أيضا : ...

français

(de l'Afrique. N° 6, Dakar 1961, p. 171

(87) - صورة الأرض - ص 75

(88) - المغرب - ص 55

(89) - آثار البلاد - ص 261

التبادل التجاري بين الموانئ الجزائرية والأندلس في القرنين الخامس والسادس للهجرة

أ.د. عبد الواحد ذنون طه
عميد كلية التربية/جامعة
الموصل

التجارة بين سواحل شمال إفريقيا وشبه جزيرة الأيبيرية تعود إلى عهود ساحقة سبقت انتشار الإسلام في هاتين المنطقتين من العالم. فالموانئ المنتشرة على سواحل الشمال الإفريقي. كانت في الوجود ومنذ قرون كمنافذ للتجارة الصحراوية على البحر المتوسط.⁽¹⁾ وتتوفر في مواردنا التاريخية والجغرافية نخبة من مآثور الوسطى معلومات وفيرة عن حركة التجارة في هذه موانئ. وارتباطها بالتجارة الداخلية. ولعل من أهم الموارد الأساسية التي يمكن الاعتماد عليها في إعطاء صورة عن التبادل التجاري بين الموانئ الجزائرية والأندلس في القرنين الخامس والسادس للهجرة. هي الموارد المعاصرة. التي سجلت حركة هذا النشاط. ويأتي في مقدمتها. كتاب: المغرب في ذكر بلاد إفريقيا والمغرب. لأبي عبيد عبد الله بن عبد العزيز البكري. ⁽²⁾ الذي صنّفه سنة 447هـ/1067م.

1 Basil Davidson, Africa in History London, 1968, p.47

2 وهو جزء من كتاب الممالك والممالك. نشر البارون دي سلاز. الجزائر. 1857.

1100. وهو يعتمد مصادر متقدمة، مثل محمد بن يوسف الوراق. وغيره من المؤرخين والجغرافيين المتقدمين⁽¹⁾ ولكنه يقدم الكثير من المعلومات المستقاة من الأوراق الرسمية الموجودة في دواوين قرطبة⁽²⁾ ويأتي محمد بن محمد بن عبد الله الإدريسي (توفي سنة 562هـ/1166م) بالمرتبة الثانية في كتابه : **نزهة المشتاق في اختراق الآفاق**.⁽³⁾ الذي يشير إلى التغيرات التي جذت في الحياة الاقتصادية، لاسيما طرق التجارة، نتيجة للغزو الهلالي، والاحتلال النورماني. لبعض السواحل من شمال أفريقيا، وكذلك لقيام دولة المرابطين. ويأتي بالمرتبة الثالثة، المؤلف المجهول من القرن السادس الهجري، في كتابه : **الاستبصار في عجائب الأمصار**،⁽⁴⁾ الذي صنّفه سنة 587هـ/1191م. ويبدو أن هذا المؤلف المجهول قد عمل في دواوين دولة الموحيدين. وهو على الأغلب يُعيد معلومات البكري، لكنه كان حريصاً على ذكر ما أُسْتُحْدِثَ في الزراعة والصناعة، والطرق التجارية أيام الموحيدين.⁽⁵⁾ ويمكن استخلاص معلومات أخرى عن

-
- 1 ينظر : عبد الواحد ذنون طه، "نصوص مغربية من تاريخ محمد بن يوسف الوراق"، مجلة البحث العلمي، العدد 38، السنة 23، الرباط، 1988 : 82
 - 2 ينظر : سعد زغلول عبد الحميد، تاريخ المغرب العربي، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1979، 30، 52.
 - 3 لقد تم اعتماد النشرة الموسومة بـ : **المغرب العربي من كتاب نزهة المشتاق**، حققها ونقلها إلى الفرنسية، محمد حاج صادق، باريس، 1983.
 - 4 نشر بتحقيق، سعد زغلول عبد الحميد، ط2، بغداد، دار الشؤون الثقافية العامة، 1986.
 - 5 يقارن : عز الدين أحمد موسى، النشاط الاقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن السادس الهجري، بيروت، دار الشروق، 1983 : 25-26.

بعض انعاجه الجغرافية، مثل : معجم البلدان، مناقب الحموي (توفي
1170 هـ)، وترويض الفطار، محمد بن عبد الله بن محمد بن
أبو بكر بن تميم بن جعفر بن ربيع بن عمر لميلادي، ومن بعض الكتب
موسوعة، مثل : كتاب نفع الطيب من غصن الأندلس الرطيب،
شمس بن شمس (توفي 1631م)، وعدد آخر من المصادر
ومراجع التي سنشير إليها في بحث

كانت تونس جغرافية تقع فيما يُعرف بالمغرب الأوسط،
التي كان مدورها جزء من المغرب الكبير بقسامه الثلاثة : الأدنى
والأوسط، والأقصى. ومن آخر هذه أوضاع التجارة الخارجية في هذا
الجزء، تحوي من شمال إفريقيا، لا بد من بدة موحدة، أو تمهيد عن
الموضع السياسي لمنطقة المغرب الأوسط في أثناء القرنين الخامس
والسادس للهجرة فقد حكه هذه المنطقة خلال حقبة الدراسة،
مجموعة من القوى السياسية، والدول التي يأتي في مقدمتها دولة بني
حماد، التي أُعلنت رسميا عام 408 هـ / 1017م بقيادة مؤسسها حماد بن
بلعكن (398-419 هـ / 1007-1028م).¹ وقد امتدت هذه الدولة غربا إلى
فاس، وشرقا إلى تونس، وكانت عاصمتها الأولى (أشير)، ثم قلعة
بني حماد. وكانت البلاد مزدهرة في ظلها، فتشظت الفلاحة،
وازدهرت الأسواق التجارية². وعندما انتقلت العاصمة من القلعة إلى

1 ينظر : عبد الحليم عويس، دولة بني حماد، بيروت، دار الشروق، 1980 : 47.
2 عبد الله شريط ومبارك الميلي، مختصر تاريخ الجزائر السياسي والثقافي
والاجتماعي، الجزائر المؤسسة الوطنية للكتاب، 1985 : 91.

بحرية. مسحت لأحيرة هه مدينة في شمال إفريقيا. ويرجع ذلك
نمى موقعه لتغير على نحر. وإلى علاقات التجارية التي كانت
تربطه مع قوى بحرية شمالية على البحر المتوسط. لاسيما
الأوربية والأفريقية.

ونكر هه الازدهار سرعان ما تقلص. بسبب ضعف هذه
الدولة وعجزها عن مقاومة تيار حركة المرابطين، التي استولت على
مذبح ذهب في غنا. فخرمت من حمادية من أهم مواردها وحياتها
الاقتصادية. كذلك كان لسور الذي لعبته حملات القراصنة
تنصري أثر في تدهور موانئ مهمة. مثل عنابة، وجيجل، والقل،
وشرشل. وتس. التي تأثرت كثيراً من الحملات الصليبية.⁽²⁾

وقد استطاعت دولة المرابطين. أن تمد نفوذها من مراکش
إلى أنحاء من المغرب الأوسط. فاستولى يوسف بن تاشفين على
تلمسان. وكذلك على وهران. وتس. وبلغ مدينة الجزائر⁽³⁾ ولقد
ساعدت بعض العوامل على ازدهار التجارة الخارجية، لاسيما نمو
البحرية المرابطينية في عهد علي بن يوسف بن تاشفين، وسيطرتها على

1 المرجع السابق : 93

2 المرجع نفسه : 94

3 ينظر. أبو العباس أحمد بن محمد المراكشي. كتاب البيان المغرب في أخبار
الأندلس والمغرب. تحقيق. إحسان عباس. بيروت، دار الثقافة، 1967 : 29/4 :
مجهول من انظر تلمن. كتاب الحل الموشية في ذكر الأخبار المراكشية،
تحقيق. سهيل زكار وعبد القادر زمامة. الدار البيضاء، دار الرشاد الحديثة،
1979 : 24. عبد الرحمن بن محمد بن خلدون، المعبر وديوان المبتدا الخبر،
بيروت، مؤسسة جمال للطباعة (دت) : 186/6

موانئ شرق الأندلس، وجرر البليار. وقد استطاع المرابطون أن يحكموا سيطرتهم على الحوض الغربي للبحر المتوسط. الأمر الذي هيا لهم حماية الطرق البحرية، وشمل ذلك موانئ المغرب الأوسط والأقصى والأندلس، مما أدى إلى تشجيع الرواج التجاري، وزيادة السلع المعروضة في الأسواق⁽¹⁾ وأخذت الموانئ الجزائرية. شأنها في ذلك شأن بقية موانئ المغرب العربي، تكيّف وضعها مع هذه النهضة الاقتصادية لتتخذ معظمها سمات العواصم التجارية الكبرى⁽²⁾.

ولكن هذا الانتعاش لم يستمر، فقد انتهت دولة المرابطين في الجزائر، بعد أن عمّرت بها نحو خمس وستين عاماً⁽³⁾ وذلك بعد صراع وحرب أهلية بين المرابطين والموحدين. وقد استولى عبد المؤمن بن علي (524-558هـ/1130-1163م) على كامل المغرب الأوسط⁽⁴⁾. وكذلك على تونس. وهكذا حقق الموحدون الوحدة السياسية بين أقطار المغرب العربي كله، بعد أن كانت الوحدة بين أجزائه تكتسي بالطابع الاقتصادي والثقافي فقط. ولذلك يُجمع المؤرخون على اعتبار هذه الحقبة من حياة الشمال الإفريقي، على أنها هي الحقبة الذهبية.

1 حسن أحمد محمود، قيام دولة المرابطين، القاهرة، 1957 : 401.

2 سلامة محمد سليمان الهرقي، دولة المرابطين في عهد علي بن يوسف بن تاشفين/ دراسة سياسية حضارية، بيروت، دار الندوة الجديدة، 1985 : 287.

3 شريط والميلي، المرجع السابق : 100.

4 الحلل الموشية : 135 : ابن خلدون، المصدر السابق : 230/6-231.

ولذلك تعامل الموحدون بعقلية القاهر المنتصر، حال دون إيجاد قاعدة معنوية منبئة لهذه الوحدة السياسية لهذا ما لبثت بوادر السخط أن ظهرت.⁽¹⁾ فلم تقطع الاضطرابات، ولم يخلد الشعب إلى السكينة، وهبت الثورات على الخليفة عبد المؤمن بن علي من كل مكان، ولم تنتهي إلا في سنة 549هـ/1154م. أي أن المنطقة عاشت في حياة مضطربة نحو ثلاث وثلاثين عاماً، ابتداءً من قيام الدعوة الموحدية عام 516هـ/1122م، لم ينعم في أثنائها الشعب بالأمن والرخاء.⁽²⁾

ثم بدأت حياة الشعب في المغرب العربي تستقر نسبياً، واستتب أمنه، وأخذت الحياة الاقتصادية تنتعش، وأحوال الناس المعاشية تتحسن تحسناً مطرداً. وقد نهض الخليفة عبد المؤمن بن علي بالتجارة في الداخل والخارج ولم يضع الضرائب على التجارة الداخلية. أما التجارة الخارجية، فقد نشطها، ووضع لها أنظمة، وعقد من أجلها المعاهدات مع المدن الأجنبية.⁽³⁾ ويشير أحد المؤرخين المحدثين (هنري تيراس)، إلى أن الخليفة عبد المؤمن هو الذي وضع أساس الأنظمة الاقتصادية التي سببت رخاء المغرب العربي في عهده وعهد خلفائه، فيقول، وكما ينقل عنه عبد السلام علي علام،⁽⁴⁾ "ولم تكد تمر ثلاثون سنة على اعتلاء عبد المؤمن أريكة الملك حتى

1 شريط والميلي، المرجع السابق : 103.

2 أبو العباس أحمد بن خالد الناصري السلاوي، الإستقصا لأخبار دول المغرب الأقصى، الدار البيضاء، 1954 : 99/2.

3 عبد السلام علي علام، الدولة الموحدية في عهد عبد المؤمن بن علي، مصر، دار المعارف، 1968 : 255.

4 المرجع نفسه : 256 : وينظر :

Henri Terrasse, Histoire du Maroc, Casablanca, 1949 . 380

معارف، مذكراته، أثر الإيجاب، فبفضل هذه المنجزات بلغت بلاد المغرب، مراحلاً من الازدهار لم تحصل إليه من قبل".

وأما الوحدة السياسية للمغرب العربي ما لبثت أن أصبحت بهمة الثورات والاضطرابات على سلطة الموحدين. منها على سبيل المثال الثورة التي قادها ابن غانية المرابطي، الذي كان والدنا على حرر البلاد ههنا على بحاية في المغرب الأوسط، واستولى عليها من دون مقاومة تذكر في عام 581هـ/1185م.⁽¹⁾ كما ثارت قبيلة رباته في عهد الخليفة يوسف المستنصر بالله (611-620هـ/1214-1224م)، وأخرجت المغرب الأوسط من سلطة الدولة الموحدية. كذلك أعلن أمير تلمسان بعمراسن بن زيان استقلاله وأسس دولة بني عبد الواد سنة 610هـ/1212م.⁽²⁾ كما قطع الوالي الحفصي على إفريقية، أبو زكريا يحيى الأول، علاقته مع الخليفة الموحي، وجعل من تونس عاصمة للدولة الحفصية الجديدة، في حدود سنة 628هـ/1230م، ثم زحف واستولى على قسنطينة، وبجاية.⁽³⁾

1 أبو العباس أحمد بن محمد بن عذاري المراكشي، البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب / قسم الموحدين، تحقيق، محمد إبراهيم الكثاني ورفاقه، بيروت، دار الغرب الإسلامي، الدار البيضاء، دار الثقافة، 1985 : 176 : وينظر : ابن خلدون، المصدر السابق : 244/6.

2 ابن عذاري، البيان المغرب / قسم الموحدين : 361-362 : محمد بن عبد الله التنسي، تاريخ بني زيان ملوك تلمسان مقتطف من نظم الدرر والعقيان في بيان شرف بني زيان، تحقيق، محمود بو عياد، الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب والمكتبة الوطنية الجزائرية، 1958 : 111-112.

3 ابن خلدون، المصدر السابق : 6 / 253، 286-287 : وينظر : روبرت برنشفليك، تاريخ إفريقية في العهد الحفصي، نقله إلى العربية : حمادي الساحلي، بيروت، دار الغرب الإسلامي، 1988 : 51/1.

وعلى الرغم من كل التقلبات السياسية في عهد الموحدين .
فإن التجارة والصناعة ازدهرتا في عهدهم . ومما أعان على هذا
الازدهار ما عمد إليه الموحدون من إصلاح نظام العملة . وقد إتسع
نطاق المبادلات التجارية في عهدهم على مستوى الإطار المغربي .
الأندلسي . فضلاً عن مجموع العلاقات بين المغرب العربي من جهة ،
وبين البلدان الأوربية الواقعة على البحر المتوسط من جهة أخرى ،
وكذلك مع بلدان المشرق .

ولقد بلغت الأهمية التجارية درجة عالية في المغرب الأوسط ،
حتى أن الدول التجارية كانت تحتفظ بقناصل أجنبية لحفظ حقوق
رعايا دولهم . وكانت أهم مراسي الجزائر التجارية حينذاك هي :
هَنيْن ، التي تعد مرسى تلمسان وطريقها إلى الأندلس ، ويليها شرقاً
المرسى الكبير . وهران ، مستغانم ، تنس ، شرشال ، الجزائر ، مرسى
الدجاج ، بجاية ، جيجل ، القل ، استورة قرب سكيكدة ، وبونة⁽¹⁾ .

إن استخدام الشواطئ المتوسطية ، سواء في المغرب أو
الأندلس ، في القرنين الخامس والسادس للهجرة وما قبلهما ساعد
على تطوير موانئ تلك السواحل باتخاذ الخلجان ، والجبال ، والجزر ،
وأودية الأنهار ، ستاراً من الرياح ، أو اتخاذ مرسيين ، واحد للسفن
الكبيرة ، والآخر للسفن الصغيرة ،⁽²⁾ أو حفر المواني⁽³⁾ فضلاً عن

1 يقارن : شريك والميلي ، المرجع السابق : 111 .

2 الإدريسي ، المغرب العربي من كتاب نزهة المشتاق : 109 ؛ الاستبصار : 134 .

3 البكري ، المغرب : 59 .

ذلك فإن الملاحة في البحر المتوسط كانت ميسرة. لأن حركة الرياح الشرقية والغربية تساعد السفن على الإبحار، على عكس الوضع في المحيط الأطلسي، فإن السفن لا تتحرك إلا مع الرياح الغربية في موسم العواصف والأمطار.⁽¹⁾

ولقد ساعد ازدهار السهول في المغرب الأوسط، وبقية أجزاء المغرب العربي، وظهور المدن التجارية في ساحلها في العصرين المرابطي والموحدي، على تبدل الطرق البحرية، وشمولها لأجزاء كبيرة من شمال وشمال غرب إفريقيا. فقد اتصلت سواحل هذه البلاد في العصر الموحدي بطريق بحري من نول لمطة،⁽²⁾ إلى طرابلس، وهو طريق مماثل للطريق البري الساحلي. وكانت موانئ المغربين الأوسط والأقصى تتصل بموانئ الأندلس بمتابعة السفن لهذا الطريق، أو ربما مباشرة من مرسى شمال إفريقي إلى ما يقابله من المراسي الأندلسية، كما سنوضح ذلك في الفقرات الآتية.

لقد كانت المراسي العديدة تنتشر على ساحل المغرب الأوسط، وفي الحقيقة على طول الساحل للشمال الإفريقي، والتي ما هي إلا مراكز تجارية بين شمال إفريقيا وبقية حوض البحر المتوسط.

1 ينظر: المصدر نفسه: 109، 113، 145.

2 نول لمطة من بلاد السوس الأقصى بالمغرب، على نهر كبير يصب في المحيط الأطلسي، كانت منطلقاً لإبحار السفن في المحيط. سمي بهذا الاسم لكثرة حيوان اللمط في المناطق المحيطة به. ينظر: البكري، المغرب: 161؛ أبو الحسن علي بن موسى بن سعيد المغربي، كتاب الجغرافيا، تحقيق، إسماعيل العربي، بيروت، المكتب التجاري، 1970: 111.

ولقد كانت الاتصالات قوية مع الأندلس على وجه الخصوص في العصور المختلفة. وهناك العديد من الأدلة على أن هذه الموانئ كانت دائماً مكتظة بالسفن والتجار القادمين من الأندلس⁽¹⁾.

وهذه الحقائق دوّنها الكتاب العرب بشكل واضح. فالبكري، على سبيل المثال، يذكر هذه المراسي، ويدوّن أسماء الموانئ التي تقابلها على شاطئ الأندلس، والمسافات التي تفصل بينهما. الأمر الذي يشير إلى قوة الحركة بين هذه الموانئ في القرن الخامس وما قبله. ولا يوجد ما يمنع استمرار هذا النشاط بعد ذلك في القرون اللاحقة. ويشير البكري إلى أن مرسى هُنَيْن،⁽²⁾ كان في زمنه، "مرسى جيد مقصود"،⁽³⁾ لكن هذا المرسى استمر في كونه ميناءً للربط مع الأندلس، لاسيما للسفن القادمة من المرية Almeria، حتى القرن الثامن للهجرة/ الرابع عشر الميلادي⁽⁴⁾.

1 ينظر: البكري، المغرب: 61، 65، 66، 70، 86.

2 مدينة صغيرة يفصلها عن تلمسان، كما يقول الإدريسي، نحو أربعين ميلاً؛ ينظر: المغرب العربي من كتاب نزهة المشتاق: 190؛ وأشار الحسن الوزان إلى أن المسافة بين هنين وتلمسان هي أربعة عشر ميلاً، والأصح أنها نحو أربعة وثلاثين ميلاً. ينظر: الحسن بن محمد الوزان الفاسي، وصف إفريقيا، ترجمه عن الفرنسية، محمد حجي ومحمد الأخضر، ط2، بيروت، دار الغرب الإسلامي، 1983: 15/2.

3 المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب: 80.

4 ينظر: خالد بن عيسى البلوي، تاج المشرق في تحلية علماء المشرق، تحقيق، الحسن السائح، طبع بإشراف اللجنة المشتركة لنشر التراث الإسلامي بين حكومتَي المملكة المغربية ودولة الإمارات العربية المتحدة (دت): 148/2؛ وينظر أيضاً: أحمد بن يحيى بن فضل الله العمري، مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، تحقيق، مصطفى أبو ضيف أحمد، الدار البيضاء، مطبعة الجديدة، 1988: 135.

وإذا اتجهنا نحو الشرق، يقابلنا المرسى الكبير، الذي يبعد نحو ميلين عن وهران، وبه ترسو المراكب الكبار، والسفن السفرية، ومراكب أهل الأندلس تختلف إليه.⁽¹⁾ أما ميناء جبل وهران، فهو مرسى كبير، يقابله من بر الأندلس مرسى أشكوبرش (Escombreas)، وهو المرسى القديم الذي نزل به البحريون قبل نزولهم في بجانة (Pechina)،⁽²⁾ وبينهما مجريان ونصف. ولوهران مرسى كبير للسفن يحمي من الرياح، لأنه في جون جبل مرتفع مطل على وهران.⁽³⁾ ويبدو أن اهتمام الأندلسيين بمنطقة وهران تعود إلى حقبة أقدم. فقد بنى هؤلاء البحريون هذه المدينة بقيادة محمد بن أبي عون ومحمد بن عبدون. وكانوا ينتجعون مرسى وهران ويتعاملون مع أهله من بربر قبيلة نفزة، وبني مسقن من وزداجة.⁽⁴⁾ وقد استمر هذا المرسى بتجارته وأسواقه في القرن السادس للهجرة، حيث أشار الإدريسي إلى ذلك، وإلى علاقته التجارية مع ميناء المرية، وساحل بر

1 الإدريسي، المصدر السابق : 105-106.

2 البكري، المصدر السابق : 81 ؛ وينظر : محمد بن عبد المنعم الحميري، صفة جزيرة الأندلس منتخبة من كتاب الروض المعمار في خبر الأقطار، نشره وترجمه إلى الفرنسية، ليفي بروفنسال، القاهرة-ليدن، 1938 : 37 ؛ السيد عبد العزيز سالم وأحمد مختار العبادي، تاريخ البحرية في المغرب والأندلس، بيروت، دار النهضة العربية، 1969 : 150، 167.

3 محمد بن عبد المنعم الحميري، الروض المعمار في خبر الأقطار، تحقيق، إحسان عباس، بيروت، دار صادر، 1970 : 612.

4 البكري، المصدر السابق : 70، 81 ؛ كاتب مراكشي مجهول من القرن السادس الهجري، كتاب الاستبصار في عجائب الأمصار، تحقيق، سعد زغلول عبد الحميد، بغداد، دار الشؤون الثقافية العامة، 1986 : 133-134.

الأندلس، فقد كانت أكثر ميرة ساحل الأندلس تأتي من هذا الميناء الحيوي⁽¹⁾ ومن المحتمل أن أهميته قد تناقصت بعد ذلك. الأمر الذي دفع ياقوت الحموي إلى القول، أن أكثر أهل مدينة وهران في زمنه تجار لا يعدو نفهم أنفسهم⁽²⁾.

وتقع بين ميناءي وهران وتيسر، مراسي عديدة كان لها دور في التجارة، وقد أشار البكري إلى ما يقابلها من مراسي الأندلس، ومنها : مرسى عين فروج، وهو مرسى شتوي مأمون، يقابله من بر الأندلس مرسى أفلة، وهو مرسى مدينة لورقة (Loraca)، وبينهما ثلاثة مجار⁽³⁾ ومرسى أرشقول أو أرشجول، وهو أيضاً ضمن سواحل تلمسان، بينه وبينها سهل اسمه (زيدور) بطول خمس وعشرين ميلاً⁽⁴⁾ وأرشقول تقع على نهر تافني، ومنه تدخل السفن اللطاف إليها⁽⁵⁾، وكانت تتمتع بحركة تجارية، ويقطنها التجار⁽⁶⁾ وأخيراً مرسى مستغانم، الذي يقع بالقرب من مصب نهر شلف⁽⁷⁾.

1 المغرب العربي من كتاب نزهة المشتاق : 105.

2 ينظر : شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله الحموي، معجم البلدان، بيروت، دار صادر، 1977 : 385/5.

3 البكري، المصدر السابق : 80.

4 أشار الحسن الوزان، أنها تبعد نحو أربعة عشر ميلاً عن تلمسان، والأصح هو أربعة وثلاثون ميلاً. ينظر : وصف إفريقيا : 16/2.

5 البكري، المصدر السابق : 77-78 : وينظر : الاستبصار : 134 : الحميري، الروض المغطى : 26-27.

6 البكري، المصدر السابق : 69 : وصف إفريقيا : 32/2.

أما مرسى تنس، فهو مرسى صيفي، يقابله من ساحل الأندلس مرسى شنت بول (Sant Pol) في محافظة لقت الحالية (Alicante). ولتس علاقة وثيقة بالبحريين الأندلسيين، فهم الذين أسسوها سنة 262 هـ 875 م. وقد أطلق عليها اسم تنس الحديثة، تمييزاً لها عن قلعة تنس القديمة. وسكن تنس فريقان من أهل الأندلس من أهل البيرة، وتدمير، الذين كانوا يقضون فصل الشتاء فيها في حالة سفرهم من الأندلس. ونظراً لكثرة توارد هؤلاء الأندلسيين على المنطقة ببضائعهم، فقد طلب منهم السكان المحليين من الأمازيغ، أن يتخذوها سوقاً، ويجعلونها سكناً، ووعدوهم بالعون، وحسن المجاورة، فأجابوهم إلى ذلك، وانتقلوا أولاً إلى القلعة وخيموا بها. وانتقل إليهم من جاورهم من أهل الأندلس وغيرهم. وقد هاجر بعض الأندلسيين وعادوا إلى بجانة بالأندلس، لعدم ملائمة مناخ المنطقة لهم. أما الباقيون في تنس، فلم يزالوا في تزايد، وثروة، وعدد، لاسيما بعد أن جاء إليهم نحو أربعمئة بيت من سوق إبراهيم المجاورة. فتوسع أهل تنس في منازلهم، وشاركوهم في أموالهم، وتعاونوا على البنيان.⁽¹⁾ وهذا يدل على قوة الحركة التجارية التي كان يتمتع بها موقع تنس، وتعاون سكان المنطقة مع أهل الأندلس في استثمار الموقع، والتجارة الخارجية التي تتعامل مع "كل الأفاق في المراكب"،⁽²⁾ التي تحمل الطعام إلى الأندلس، وبلاد إفريقية، وإلى المغرب لكثرة الزروع عندهم.⁽³⁾

1 البكري، المصدر السابق : 61-62 : وينظر : ياقوت، المصدر السابق : 48/2.

2 الإدريسي، المصدر السابق : 104-105.

3 الاستبصار : 136 : وينظر : الحميري، المصدر السابق : 138.

ويلي مرسى تنس إلى الشرق، مراسي صغيرة، منها : مرسى جزيرة وقور، الذي يقابل من بر الأندلس مرسى لقنت، ومرسى شرشال، الذي يقابل مرسى مديرة من الأندلس.⁽¹⁾ ولكن هذا المرسى لم يكن فعالاً لمدة ثلاثة قرون، بسبب هجر سكانه نتيجة الحروب التي قامت بين الحفصيين وبني عبد الواد.⁽²⁾ ثم مرسى جنابية، الذي يقابل مرسى مدينة دانية (Denia) في الأندلس. ويلي هذا المرسى، مرسى الجزائر، التي تُعرف بجزائر بني مزغني، وهو مرسى مأمون، له عين عذبة، يقصد إليه أهل السفن من إفريقية والأندلس، وغيرها.⁽³⁾ يقابله من بر الأندلس مرسى بنشكلة (Peñiscola) في محافظة قسطليون (Castellon) الحالية، وبينهما ست مجار.⁽⁴⁾

ويلي هذا المرسى، مرسى الدجاج، وهو مرسى صيفي غير مأمون، ويقابله من الأندلس جزيرة ميورقة (Mallorca). ويحيط البحر بمرسى الدجاج من ثلاث جهات، ويسكنه الأندلسيون، وقبائل كتامة،⁽⁵⁾ الأمر الذي يشير إلى التعاون والتبادل التجاري بين هذه المنطقة من الساحل الجزائري والأندلس فقد كانت قبيلة كتامة على

1 البكري، المصدر السابق : 66 : الاستبصار : 132 : ويقارن : الحميري،
الروض المغطار : 340

2 الحسن الوزان، المصدر السابق : 34/2.

3 البكري، المصدر السابق : 66 : الاستبصار : 132 : ياقوت، المصدر السابق :
132/2.

4 البكري، المصدر السابق : 82.

5 المصدر نفسه : 65، 82.

سبيل المثال، تجلب السلع المختلفة من المناطق الداخلية لحبي تصدر من هذا المرسى وغيره، لاسيما معادن الحديد والنحاس التي كانت تكثر في المنطقة الجبلية التي تعيش عليها هذه القبيلة قرب الساحل.⁽¹⁾

أما مرسى بجاية، فقد كان بالأصل مدينة أزلية قديمة أسسها الفينيقيون، ثم تخربت إلى أن جردها الناصر بن علناس الحمادي عام 468هـ/1076م. وقد ورثت بجاية حضارة قلعة بني حماد، واتسع عمرانها بعد أن أصبحت عاصمة مملكتهم.⁽²⁾ وفي زمن البصري (توفي سنة 487 هـ/1094م) كانت عامرة بأهل الأندلس، وبشرقيها نهر كبير تدخله السفن محملة، إلى مرساها المأمون، وهو مشفى، لكنه خارج محاذاة شبه الجزيرة الأيبيرية.⁽³⁾ ويدل وجود عدد كبير من الأندلسيين فيها على نشاط الحركة التجارية بينه وبين الأندلس، فضلاً عن أن السفن كانت تتطلق منها إلى جميع الجهات.⁽⁴⁾

وقد استمرت تجارة هذا الميناء في القرن السادس الهجري، حيث كانت السفن تُقلع إليه، وتنقل ما تجلبه القوافل من المناطق الداخلية من بضائع وأمتعة. وأصبح أهلها تجاراً مياسير، يتعاملون مع غيرهم من التجار القادمين من المغرب الأقصى، والصحراء،

1 المصدر نفسه : 33 : وينظر : شمس الدين محمد بن أحمد المقدسي، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، نشر، دي غوية، ليدن، 1906 : 226.

2 ينظر : أحمد توفيق المدني، كتاب الجزائر، الجزائر، المطبعة العربية، 1350 هـ : 196-197.

3 ينظر : المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب : 82.

4 ياقوت، المصدر السابق : 339/1 : الحميري، الروض المعطار : 81.

والشرق،^(١) فضلاً عن الأندلس. وقد شجع على هذه التجارة البحرية، وجود الخشب في أوديتها، وجبالها، مما ساعد على انتشار دار صناعة الأساطيل والمراكب التجارية.^(٢)

وإلى الشرق من بجاية كانت توجد مراس أقل أهمية. منها مرسى سببية، الذي تدخل من خلاله السفن إلى جزائر العافية، ثم مرسى جيجل، بالقرب من جبال كتامة الغنية بالنحاس.^(٣) ومرسى القل، ومنه تسير السفن إلى مرسى أستورة، وهو مرسى مدينة تاسقده.^(٤) وفي القرن السادس للهجرة، كان مرسى القل عامراً، وعليه عمارات،^(٥) وهو المرسى الخاص بمدينة قسنطينة،^(٦) حيث يبعد عنها نحو ثمانين ميلاً فقط.^(٧) ويرتبط مرسى سكيكدة أيضاً بمدينة بمدينة قسنطينة، وله ميناء جيد، يعد من المراسي التجارية الكبرى التي أسسها القرطاجنيون، ثم خربها الوندال، وأعاد العرب تأسيسها.^(٨)

١ الإدريسي، المصدر السابق : ١١٦.

٢ المصدر نفسه : ١١٦.

٣ البكري، المصدر السابق : ٨٢ ؛ وينظر : الإدريسي، المصدر السابق : ١٢٤-١٢٥ ؛ الاستبصار : ١٢٨ ؛

٤ البكري، المصدر السابق : ٨٣.

٥ الإدريسي، المصدر السابق : ١٢٥.

٦ الاستبصار : ١٢٧.

٧ ينظر : الحسن الوزان، المصدر السابق : ٥٤/٢، هامش التحقيق رقم (١٥).

٨ المصدر نفسه : ٥٤/٢.

ويعد مرسى بونة (عانة حانيا) من مراسي نيفة. وقد سى الرومان هذه المدينة على ساحل البحر في نجر من لأرض منيع وكانت تسمى في زمن البكري بمدينة زاوي. وبها وبين المدينة الحديثة نحو ثلاثة أميال. ومدينة بونة بيرة بحرية. وهي مرسى مبيع مأمون، ويسمى مرساها بمرسى الأرقاق. وهو من مراسي المشهورة.⁽¹⁾ ويسكن حولها قبائل كثيرة من بربر قبيلي مصمودة وأوربة، وغيرهما. ولكن أكثر تجارها من الأندلسيين.⁽²⁾ مما يشير إلى عظم التجارة مع الأندلس.

لقد كانت هذه المراسي التي أشرنا إليها مركزاً لتسليم نجي تجلب من المناطق الداخلية لكي تُصدّر منها إلى خارج البلاد. وكانت المواد المُصدّرة تشمل الكثير من السلع مختلفة. مثل ذلك الفواكه بأنواعها، لاسيما التين والسفرجل. وكذلك تزيوت. والأصواف، والعسل، والأغنام، والمواشي. والقطن. من وادي شلف والكتان من متيجة قرب مدينة الجزائر. ومن منطقة صبة والحميد والزئبق من منطقة وهران، والحنطة والشعير. وهم مادتان الرئيستان في التجارة، واللذان كان يؤتى بهما من العديد من مناطق الخصبة في البلاد.⁽³⁾

1 الاستبصار : 127.

2 البكري، المصدر السابق : 55، 82-83.

3 ينظر : محمد بن حوقل النصيبى، صورة الأرض، بيروت، 1976 : 76-77.

البكري، المصدر السابق : 65، 76، 77، 78، 88، 143.

4 ابن حوقل، المصدر السابق : 77-79، 85 : البكري، المصدر السابق : 65.

69، 70.

ويمكن القول بشكل عام أن المصادر التي كانت تستورد من الأندلس عن طريق الموانئ الحرابرية، هي المصنوعات الجلدية والفخارية، والأواني الخشبية، وأدوات الموسيقى، والمصنوعات المعدنية، لاسيما المذهبة منها، والوشى المذهب، والبسط، والورق، والزيت، والآلات النحاس والحديد، والسكاكين، والأمتاع المذهبة، وغير ذلك من الآلات التي تُجهز بها العروس، والجنود.⁽¹⁾

أما غالبية الصادرات فكانت، كما أسلفنا، القمح والشعير، لاسيما من سواحل تلمسان، والسهول الغربية.⁽²⁾ والسكر والتمر والنيلة والشبّ والنحاس، وأكسية الصوف، وأدوات سروج الخيل، والخيول، والأغنام.⁽³⁾ ومن الملاحظ، أن الطعام كان أهم ما تُصدّره الموانئ الجزائرية إلى الأندلس، فضلاً عن بعض المواد الخام الأخرى، من معدنية وغير معدنية. في حين أن الأندلس كانت المصدر الرئيس، لاسيما خلال القرن السادس الهجري، لأغلب ما يُصنّع من السلع. وعلى الرغم من أن بلاد المغرب الأوسط قد شهدت عملية

1 ينظر: أحمد بن محمد المقرئ التلمساني، نفح الطيب من غصن الأندلس الرطيب، تحقيق، إحسان عباس، بيروت، دار صادر، 1968 : 201/1-202.
2 ينظر: الاستبصار : 133، 134، 136، 173، 189 : أبو يعقوب يوسف بن الزيات التادلي، التشوف إلى رجال التصوف، تحقيق، أدولف فور، الرباط، 1958 : 169.
3 ينظر: الاستبصار : 179 : أبو عبد الله محمد بن أبي بكر الزهري (المنسوب)، كتاب الجغرافية، تحقيق، محمد الحاج صادق، دمشق المعهد الفرنسي للدراسات العربية، 1958 : 113-114، 117، 118-119 : ابن سعيد المغربي (وأسرته) المغرب في حلى المغرب، تحقيق، شوقي ضيف، ط2، القاهرة، دار المعارف، 1964 : 246/2.

تصنيع كبيرة، فقد كانت تستورد مصنوعات كثيرة من الأندلس، لأن عدد السكان فيها كان في ازدياد مستمر.⁽¹⁾

وفي محاولة لاستقراء المادة المتوفرة عن بعض الموانئ الجزائرية في فترة البحث، يمكن التوصل إلى نوعية السلع التي كان يختص بها كل ميناء من هذه الموانئ، وذلك استناداً إلى طبيعة البيئة المحيطة به، والنشاط الاقتصادي الغالب على ما يحيط به من السكان. فمنطقة هُنين، على سبيل المثال، كانت تتميز بكثرة المزارع والبساتين، وكذلك وهران كانت كثيرة البساتين والثمار.⁽²⁾ وبها أسواق كثيرة، وصنائع متعددة، وتجارات نافعة. ومنها أكثر ميرة ساحل الأندلس، لاسيما مع مدينة المرية،⁽³⁾ التي كانت تُصدر بدورها إلى الموانئ الجزائرية التحف المعدنية، والأسلحة، والآلات الصفر، والحديد، والسكاكين والأMQاص المذهبة.⁽⁴⁾

ويبدو أن محصول القمح الوفير الذي كان ينتجه سهل زيدور، الذي يفصل بين مرسى أرشقول وتلمسان، وهو قمح "مبارك مشهور بالبركة"،⁽⁵⁾ كان من أهم الصادرات التي تُحمل من هذا

1 ينظر : موسى، النشاط الاقتصادي : 325.

2 الاستبصار : 134.

3 البكري، المصدر السابق : 70.

4 المقري، المصدر السابق : 202/1 ؛ وينظر : السيد عبد العزيز سالم، تاريخ مدينة المرية الإسلامية قاعدة أسطول الأندلس، بيروت، دار النهضة العربية، 1969 : 171.

5 الاستبصار : 134.

في هذا المرسى الطاهر، وسبل إلى الأندلس عن طريق
 البحر الذي كانوا يستخدمون في هذا المرسى. في حين أن مراكب
 أخرى كانت تذهب إلى المرسى الكبير هرباً وهران، وكانت تحمل
 البضائع المختلفة التي كانت تخرج من المنطقة، الذي
 كان يسيطر على الرابطة والمواضع. ولهذا طالت هذه المنطقة منفذاً
 للبحر المتوسط، الأوسط الأدنى مع إهرشييه، والبحرية مع البحر
 المتوسط. وهذا الممر، هذه المنطقة يساهم فيها الخصبة، وكذلك
 البحر، والرياح، والسر والعزم الرحيم الثمن.¹¹

من ذلك مكان يجاور مرسى نيس مناطق كثيرة الزروع،
 لإنتاج الحبوب التي كانت تزرعها سائده في المنطقة، وكذلك سائر
 البقول، والحبوب، وكذلك من المواضع، لاسيما السفرجل الطيب المعنق
 نرى هذه البقول في منتهى وفرة وحسنه، وتخرج هذه الصادرات
 إلى بلاد أخرى، بالأساطير إلى إهرشييه والمغرب الأقصى.¹²

وبعد في منطقة برشك، هوائه ومزارع حنطة وشعير
 كثيرة، وكذلك في شرشال التي تبعد عنها عشرين ميلاً. وتتميز
 مزارع السمور حول السمور الحرم، والكروم، والتين. ولأهلها مواشي
 وأغنام كثيرة، وكذلك الغسل، والحنطة والشعير، مما يزيد عن
 الحاجة التي تتطلب التصدير.¹³

1 الإندريسي، المصدر السابق : 105-106.

2 المصدر نفسه : 104-105 : الاستهصار : 113.

3 الإندريسي، المصدر السابق : 112-114.

ما مرسى نجر نر هكر عينة عمر هلا. المصدر ١١٤. وهذه
نحارة مريحة. وسوقها قديمة. وصناعتها صناعات كثيرة. وفي مرسى
الادريسي في القرن السادس الهجري وهذه المدينة كبيرة
وحبال، ويقوم السكان بزراعة الحنطة والشعير والسكر والتمور
المواشي من النقر والفقه. ويتخذون من نجر نر هكر
العسل والسمن كثيراً في مناطقهم. وكما نلاحظ في
والأقطار المجاورة. لاسيما الأندلس حيث هبوا منسككة
لمرسى الجزائر.

وتتميز المناطق محيطة بمرسى ندحج بوجود
متصلة. وحنطتهم مباركة وصائر الفواكه والنعوم بها كثيرة،
وتباع بالثمن اليسير، والنتين خاصة يحمل منها شرائح طوبا ومنشور إلى
سائر الأقطار وأقاصي المدائن والأمصار. ومرسى ندحج يقع على
خط جزيرة ميورقة التي تقسمه من نر الأندلس وكما نلاحظ
الأندلسيين يسكنون في مرسى ندحج. وهذه برحج قديمة بنقل
هذه المنتجات إلى بلادهم. ينتفون مع السكر المحلب من قنابل
كتامة. الذين كانوا يقومون بنقل النحارة الداخلية إلى هذا الميناء

١ المصدر نفسه : ١١٤

٢ البكري، المصدر السابق : ٤٢

٣ الإدريسي، المصدر السابق : ١١٤

٤ البكري، المصدر السابق : ٦٥

أما المواد المصدرة من مهباء بحارة، فهي ثابتة متعددة، وتشمل
 نخشتر من نصرت، لا سيما السهام المصدرة، لأنه كان يوجد ههنا من
 الصناعات والمنتجات ما ليس يصدر من البلاد، وهذا ههنا من المزارع
 التي تتميز في مربيها، مثل الحمائم والشمع، والبن وغيره من
 الفواكه. وكان بها أيضا من المواد الحامض الطيب، والرهت البالغ
 الجودة والقطران. وقد ساعد وجود هذه المواد على إنشاء دار لصناعة
 الأساطيل والمراكب والسفن الحربية، ههنا عن وجود الخشب في
 أوديتها وجبائها. فهي لهذا السبب كانت مهباء لحركة تجارية
 واسعة النطاق مع موانئ الأندلس، وغيرها من موانئ البحر المتوسط.

وكان يُصدّر من مرسى حيحل المحاس المتوفر في جبال
 كتامة القريبة. فيحمل إلى إفريقية وغيرها، " كالأندلس مثلا.
 كذلك فإن منطقة حيحل كانت مشهورة بالألبان والسمن والعسل
 والزرع الكثيرة. " لا سيما العنب والتفاح وسائر أنواع الفواكه." ¹
 وكان مرسى النقل، الذي يبعد نحو سبعين ميلا إلى الشرق من
 جيجل، عامرا في القرن السادس للهجرة، وعليه عمارات، وهو
 مرسى مدينة قسنطينة، حيث تنقل البضائع المنتجة في منطقة هذه
 المدينة، وكذلك من سطيف التي يكثر في أنحائها زراعة الجوز.

1 الإدريسي، المصدر السابق : 116.

2 البكري، المصدر السابق : 82.

3 الإدريسي، المصدر السابق : 125.

4 ينظر : أحمد بن أبي يعقوب بن وهب بن واضح اليعقوبي، كتاب البلدان،
 منشور مع : كتاب الأعلام النفيسة لابن رسته، ليدن، 1892 : 351.

فيُحمل ليُصدّر من الموانئ إلى سائر الأقطار، ومنها الأندلس، لأنه كان بالغ الطيب، رخيص الثمن.⁽¹⁾

وتتميز ميناء بونة بكونه مأموناً جداً، والمدينة بالذات كانت بركة بحرية كثيرة الخيرات، لاسيما اللحوم والألبان والأسماك والفصل.⁽²⁾ هذا فضلاً عن البساتين، وأنواع الفاكهة المتعددة التي تزدهر من باديتها. وكذلك القمح والشعير، والكثبان الذي يُزرع بأرضها. وكان أكثر سوانم أهلها : البقر الذي يُربى في أقاليمها وأراضيها الواسعة، فينتج اللحوم والألبان والسمن.⁽³⁾ فكانت بونة، والحالة هذه، محطة لتلقي هذه السلع الوفيرة، وتصديرها إلى مناطق مختلفة عبر البحر المتوسط. ومن الجدير بالذكر، أن البكري يشير إلى أن "أكثر تجارها أندلسيون"،⁽⁴⁾ الأمر الذي يجعلنا نرجح بأن قسماً كبيراً من معاملاتها التجارية كانت تسير باتجاه الأندلس.

ويمكن القول في نهاية المطاف، أن الموانئ الجزائرية كانت في حالة حركة ونشاط تجاري واضح المعالم، شأنها في ذلك شأن جميع موانئ الغرب الإسلامي، التي انتعشت بصورة عامة في عهدي المرابطين والموحدين، لاسيما بعد السيطرة الفعلية القوية التي أبدتها هاتين الدولتين على البحر. ولكن هذا لا يمنع من وجود فترات خمول

1 الإدريسي، المصدر السابق : 125-126.

2 البكري، المصدر السابق : 55، 83.

3 الإدريسي، المصدر السابق : 154.

4 المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب : 82.

ويشوص بنجحه الاوساع الحريره التي كانت تحصل بين الحبس
والأحر وبمحص القول ان هذه التجارة الخارجية التي كانت تقوم بها
الموانئ الجرائرية، ما هي في الواقع، إلا حلقة تشتميلية لحركته
التجارة الداخلية الواسعة، التي تمثلت بنقل المنتجات من وإلى هذه
الموانئ، من المناطق المنتجة في الداخل، فضلاً عن حركة التجارة
عبر الصحراء من السودان إلى البحر المتوسط.

مراجعة المصادر والمراجع

مصادر الأمانة

١- محمد بن محمد بن عبد الله، زهرة المشتاق في احتراق الأفاق،
الطبعة الأولى، بيروت، المؤسسة العربية، ١٩٨١.
٢- محمد بن محمد بن عبد الله، المغرب العربي من مقتاب زهرة المشتاق،
ممنوع، ومنها إلى العربية، محمد جاح صادق، دار نشر، ١٩٨١.

٣- محمد بن محمد بن عبد الله بن عبد العزيز، المغرب في ذكر بلاد إفريقية
ومغرب، وهو جزء من مکتب المسالك والممالك، نشره المادون دي سلا،
دار نشر، ١٩٨١.

٤- محمد بن محمد بن عبد الله، نواح المغرب في تحلية علماء المشرق، دار نشر، الحسين
بن محمد بن محمد بن عبد الله، المؤسسة العربية، نشر التراث الاسلامي من حد ثومني
مكتبة المغربية ودولة الإمارات العربية المتحدة (دت).

٥- محمد بن محمد بن عبد الله، التشفوف إلى رجال التصوف، تحقيق،
دولف هور، الرباط، ١٩٩٨.

٦- محمد بن عبد الله، تاريخ بني زيان ملوك تلمسان مقتطف من نظم
تدرر والعقبان في بيان شرف بني زيان، تحقيق، محمود بو عباد، الجزائر،
مؤسسة التوضيعة للكتابات والمكتبة الوطنية الجزائرية، ١٩٩٨.

٧- حميري محمد بن عبد المصم، صفة جزيرة الأندلس منتخبة من كتاب
الروض الممطار في خبر الأقطار، نشره وترجمه إلى الفرنسية، ليفي بروفنسال،
قاهرة-لندن، ١٩٦٨.

٨- —، الروض الممطار في خبر الأقطار، تحقيق، إحسان عباس، بيروت، دار
صادر، ١٩٧١.

٩- ابن حوقل، محمد بن حوقل النصيبي، صورة الأرض، بيروت، ١٩٧٩.

١٠- ابن خلدون، عبد الرحمن بن محمد، العبر وديوان المبتدا والخبر، بيروت،
مؤسسة جمال للطباعة (دت).

- ١٠- نزهة بن محمد بن محمد بن مكر (المسود) كتاب الجغرافية.
- ١١- محمد نوح عسوي، منشور معهد عرسسي للدراسات العربية، ١٩٥٨.
- ١٢- أبو نحاس عمر بن موسى بن سعيد العمري، كتاب الجغرافيا، تحقيق، إسماعيل العمري، بيروت، المكتبة التعاري، ١٩٧٠.
- ١٣- أبو سعيد العمري (وسرته) المغرب في حلى المغرب، تحقيق، شوقي ضيف، ط2، القاهرة، دار المعارف، ١٩٦٤.
- ١٤- السلاوي، أبو نعيم أحمد بن حنبل الناصري، الإستقصا لأخبار دول المغرب الأقصى، الدار البيضاء، ١٩٥٤.
- ١٥- أبو عبدري، أبو نعيم أحمد بن محمد المراكشي، كتاب البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، تحقيق، إحسان عباس، بيروت، دار الثقافة، ١٩٦٧.
- ١٦- —، البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب / قسم الموحدين، تحقيق، محمد إبراهيم نكاشي ورفقه، بيروت، دار الغرب الإسلامي، الدار البيضاء، دار الثقافة، ١٩٨٥.
- ١٧- العمري، أحمد بن يحيى بن فضل الله، مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، تحقيق، مصطفى أبو صيف أحمد، الدار البيضاء، مطبعة الجديدة، ١٩٨٨.
- ١٨- مجهول، كاتب مراكشي من القرن السادس الهجري، كتاب الاستبصار في عجائب الأمصار، تحقيق، سعد زغلول عبد الحميد، بغداد، دار الشؤون الثقافية العامة، ١٩٨٦.
- ١٩- مجهول، من القرن الثامن، كتاب الحلل الموشية في ذكر الأخبار المراكشية، تحقيق، سهيل زكار وعبد القادر زمامة، الدار البيضاء، دار الرشاد الحديثة، ١٩٧٩.
- ٢٠- المقدسي، شمس الدين محمد بن أحمد، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، نشر، دي غوية، لندن، ١٩٠٦.

نصارى، أحمد بن محمد نصري شمسى، نفع الطيب من عصا الأندلس
الوطيب، بحفية، إحسان عباس، بيروت، دار صادر، 1969

20- عزازى، الحسن بن محمد التوراني نقاشى، وصف إفريقيا برحمة من المدسنة،
محمد حكي ومحمد الأخضر، ط2، بيروت، دار الغرب الإسلامى، 1986

21- ياقوت، شهاب الدين أبى عبد الله ياقوت بن عبد الله الحموى، معجم
البلدان، بيروت، دار صادر، 1977

22- اليعقوبى، أحمد بن أبى يعقوب بن وهب بن واضح، كتاب البلدان، منشور
مع : كتاب الأعلام النفيسة لابن رسته، لندن، 1892

ب. المراجع الثانوية :

23- برشتليك، روبار، تاريخ إفريقية في العهد الحفصى، نقله الى العربية
حمادى الساحلى، بيروت، دار الغرب الإسلامى، 1988

24- سالم، السيد عبد العزيز، تاريخ مدينة المرية الإسلامية قاعدة اسطول
الأندلس، بيروت، دار النهضة العربية، 1969

25- سالم، والعبادى، السيد عبد العزيز وأحمد مختار، تاريخ البحرية في المغرب
والأندلس، بيروت، دار النهضة العربية، 1969

26- شريط والميلي، عبد الله ومبارك، مختصر تاريخ الجزائر السياسى والثقافى
والاجتماعى، الجزائر المؤسسة الوطنية للكتاب، 1984

27- طه، عبد الواحد ذنون، نصوص مغربية من تاريخ محمد بن يوسف
النوراق، مجلة البحث العلمى، العدد 38، السنة 21، الرباط، 1988

28- عبد الحميد، سعد زغلول، تاريخ المغرب العربى، الإسكندرية، منشأة
المعارف، 1979

29- غلام، عبد السلام على، الدولة الموحدية في عهد عبد المؤمن بن على،
مصر، دار المعارف، 1968

- 31- عويس، عبد الحليم، دولة بني حماد، بيروت، دار الشروق، 1980
- 32- محمود، حسن أحمد، قيام دولة المرابطيين، الدار البيضاء، 1967
- 33- المنسي، أحمد موعيدو، فن كتاب الحرائر، الحرائر المطبعة المغربية، 1160 هـ
- 34- موسى، عمر حسن أحمد، النشاط الاقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن السادس الهجري، بيروت، دار الشروق، 1981
- 35- النهرجي، سلامة محمد سنيمر، دولة المرابطيين في عهد علي بن يوسف بن تاشفين/ دراسة سياسية حضارية، بيروت، دار المدونة الجديدة، 1986

16. Davidson, Basil, *Africa in History*, London, 1968

17. Fernand, Henri, *Histoire du Maroc*, Casablanca, 1949

النقل البحري في إمارة بني عبد الواد من القرن السابع إلى القرن العاشر الهجريين (16-17م)

د. / لطيفة بشاري

(زوجة بن عميرة)

قسم التاريخ جامعة الجزائر

تبعد تلمسان. عاصمة الدولة الزيانية، عن ساحل البحر الأبيض المتوسط بحوالي خمسين كيلومترا، وكانت تمارس تجارتها البحرية عن طريق موانئها الواقعة بين نهر ملوية غربا ومدينة بجاية شرقا، وأهمها :

- ميناء هنين الذي يبعد عن عاصمة البلاد بحوالي اثني عشرة مرحلة وهو حصن قديم، تحول إلى ميناء صغير، يمون مدينة ندرومة. وأصبح مركزا لصناعة السفن¹. عملت السلطات آنذاك على تحصينه، وتحصين المدينة، خوفا من هجمات القراصنة²

1 - الإدريسي (أبو عبد الله محمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس الحموي الحسني المسمى "شريف الإدريسي") وصف أفريقيا الشمالية، مأخوذ من كتاب : نزهة المشتاق في أضراق الأفاق، صبعة ونشره هنري بيريس، طبعة الجزائر، 1957، ص 111-112. أسكني (عبد الله بن عبد العزيز بن محمد بن أيوب بن عمر أبو عبيد) المغرب في ذكر بلاد إفريقيا والمغرب (وهو جزء من كتاب المسالك والممالك)، نشره البارون دوسلان، طبعة الجزائر، 1957، ص 80؛ وهي حوالى 54 كلم : Léon L'Africain - Description de l'Afrique, nouvelle édition, traduite de l'italien par A. Paulard Paris VI, 1956, T.2 P.329

2- الإدريسي، نفسه، البكري، نفسه : عن وصف المدينة أنظر : Léon L'Africain, id :

3- Marçais(G) : Honan, Recherches d'archéologie musulmane, Revue Africaine, 4eme trimestre 1928, Alger 1928, p.334

4 - Marçais(G) : Les villes de la côte Algérienne et la piraterie moyen âge, dans A.F.E.O. T.13 P.137

وكرر بناء وسمي بصل عرص مرساه إلى ثمانية أمتار
 وبني فيستقل نصر الصغيرة والكبيرة، من شبه جزيرة
 بيرة. لا يوصله عن البرية إلا مساهة يومين وبعد استيلاء
 النصارى على وهران سنة ١٥٠٨، تحول المباشرة إلى ميناء هين الذي
 أصبح مقولاً ترشيحي للعاصمة الزيانية^١، وعندما استولى عليه
 النصارى سنة ١٥٥٣، حطموه، وحطموا مدينته^٢.

والميناء وهران الذي يقع عند تقاطع دائرة عرض ٣٦ درجة و 42
 دقيقة وثانية شمالاً، خط طول ٠ درجتين و ٥8 دقيقة و ٩٦ ثانية،
 غرباً في حيز عرصه ثمانية وعشرين كيلومتراً وخمسين متراً^٣
 عند المنحى شرقي سلسلة التحلية الساحلية التي تطل عليه.

ونه بنه هذا ميناء تطوراً كبيراً لأنه لم يكن محمياً من
 ترويح^٤، مما جعله عرضاً لمدينة وهران يعتمدون على المرسى الكبير،

١ - عند سقطت وهران في يد الأسبان، حرق سكان هين من المدينة خوفاً
 من هجمات الأسبان، وبقيت النصارى التي إلى الميناء فقد شاهد ليون الإفريقي، في
 مدينة تقرر أناس من غير ميلادي، سفينة حنوية محملة بالبضائع تكفي
 لتمويل مدة خمس سنوات، كما قال، والتقى، بكاتب الملك Secretaire du
 المندوب عن حصينة الرسوم التي بلغت خمسة عشر ألف دوكا ذهبية
 (op.cit. T.2, p. 135)

- 2 - Pellissier : Mémoire Historique et géographique sur l'Algérie, p. 44
 3 - Offrey (R) : Oran Merselkebir, Bourg, 1938, p. 35. Feo Heru-Léon : Histoire
 d'Oran avant, pendant et après la domination espagnole, Oran, 1888, p. 24
 4 - لإفريقي، المصدر السابق، ص 57 : البكري، المصدر السابق، ص 70 :
 Léon L'Africain, op.cit. p. 42

المرسى الأول من الأول". ويتكامل الميناءان، فالأول يتوفر على نداء التي يحتاجها المسافرون، وهي مفقودة في المرسى الثاني. وهذا الأخير يوفر أهم ما تتطلبه عملية إرساء السفن، خاصة الكبيرة. من مكان وحماية". وكان البحارة، إذا اضطربت الأحوال الجوية، ينزلون سلعمهم في المرسى الكبير، وينقلونها بواسطة روارق صغيرة إلى ميناء وهران حيث تؤخذ إلى أسواق ومحلات المدينة. فكثرت السلع بأسواقها وازدهرت تجارتها". وكان ميناء المرسى الكبير محطة لسفن جنوة وبيزا ومرسيليا. ومنذ نقر 7 هـ الثالث عشر الميلادي أقبلت عليه سفن برشلونة⁽¹⁾. ويشهد ثيودور الإفريقي بأنه لا يوجد ميناء يضاهيه في العالم كله. إذ تستطيع مئات السفن الاحتماء فيه من العواصف⁽²⁾. وبفضل المينائين، أصبحت مدينة وهران مركز تبادل تجاري هام بين تلمسان ومدن شمال البحر الأبيض المتوسط⁽³⁾. وبقيت كذلك إلى آخر القرن

1 - الإدريسي، المصدر السابق، ص 57.

2 - البكري، نفس المصدر، ص 70.

3 - Marçais(G) Les villes de la côte Algérienne, p.132 ; Léon L'Africain, op.cit. T.2 P.342

4 - الإدريسي، نفس المصدر، البكري، نفس المصدر، ص 70.

5- Dufourcq, (ch E.) : L'Espagne catalane et le Maghreb aux XIIIe et XIVe siècles.Paris.1966.p.134., p.134

6- Léon L'AFRICAIN,Op.cit.2, P.342

7 - Ollrey, op.cit.p.9 ; Fey, Oran, p.50

العاشر منه . وبداية القرن السادس عشر الميلادي، حيث بدأ
الإسبان مهاجمة منها، ثم احتلوها¹.

ومن الموانئ الأخرى التي كانت تستقبل السفن التجارية على
أرض الدولة الزيانية

مينا، مسماها . وكانت سفن الأوروبيين وخاصة الإيطاليين،
توقف في هذا الميناء الصغير الذي اشتهر بتجارة الصوف².

ومينا، مدينة أرزو أو أرزو، وتقع بين وهران ومستغانم، على بعد
سبعة وعشرون ميلا، شق مدينة أرزو الحالية³، وكانت تصدر منه
الحبوب إلى كثير من البلدان⁴.

ومينا، مدينة تنس وكان يستقبل السفن المغربية والأندلسية
والأندلسية⁵، فادهرت التجارة بمدينة تنس التي كانت تبعد عن
مدينة وهران بحوالي 204 ميلا⁶.

ومينا، برشك الذي يستقبل، في بعض الأحيان سفنا من أوروبا⁷.
وفي الغالب كان أهله ينتقلون منه، بسلعهم وأهمها التين

1 - Léon L'Africain, op.cit. T.2, P.329.

2 - انظر بشاري لطيفه - التجارة الخارجية لتلمسان في عهد الإمارة الزيانية، من
القرن السابع إلى القرن العاشر الهجريين (13-16م)، رسالة لنيل شهادة
الماستير، جامعة الجزائر 1406-1407 هـ 1986-1987م، ص 167 وص 192
وص 249-250.

3 - Marçais(G.)E.L'Art. Arzaw, 2p 700, N.E. éd.

4 - الإدريسي، المصدر السابق، ص 71-72.

5 - نفسه، ص 57-58.

6 - المصدر السابق، ص 57، Marçais(G.), les villes de la côte algérienne, p 140.

7 - الإدريسي، المصدر السابق، ص 57 : وهي قورايا حاليا، (انظر :
Marçais(G.) op.cit, p.140.

والتيس. إلى موانئ تحرير ومحمد. وموسى. ومحمد. وموسى.
أرياح معتبرة

وكذلك ميناء شرمشال الذي ذكره مؤرخ آخر. ومحمد. ومحمد.
تحرير به مرسى مأمون. يتوفر على الماء بكثرة. ومحمد. ومحمد.
إفريقية والأندلس وغيرها...)

وقد ربطت هذه الموانئ إمارة تلمسان بغيرها من نظام قتي
كانت تتعامل معها تحاربا، بطرق بحرية. سطر. نوقطة. نحو مدحر
تحرير لا يصب في وسط. وأما الحظوظ البحرية. نحو كانت مصر هذه
لأهمية بغيرها. حيث الاتصال الذي كان موجودا بين موانئ بلاد المغرب
لأهمية ذلك. في المدينة كانوا يبقون سفنهم عبر خط بحري يربط
موانئ كل من طنجة. وقاس. وصفاقس. ونهرية. وسوسة.
وتونس. ومرزق. والقناة. وعمارة. وسكيكدة. وحاية. وتحرير
وشرمشال. وتيس. ووهران. وهذيل. وسبنة. وضحة. وصبرات.
والعريش. وسلا. والرباط. وأنفا. ومالقة. والمريّة. وكان أصحاب

1 - [Am]. African. op. cit., I 2 p. 344

2 - البكري، المصدر السابق، ص 81

3 - الإدريسي، المصدر السابق، ص 61-62.

4 - الإدريسي، المصدر السابق، ص 66. فما بعدها. ابن بطوطة (محمد بن عبد
الله اللواتي) الرحلة المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب
الأسفار، دار الكتاب اللبناني، بيروت- لبنان، دار الكتب المصرية، القاهرة،
(د.ت)، ص 66. فما بعدها. [K. du Berbérie orientale sous les
Bronch. et

Habitudes des origines à la fin du XVe siècle, Paris, 1940-1947, T 2, p 238

... من البحر ...
... البحر ...

... البحر ...
... البحر ...

... البحر ...
... البحر ...

... البحر ...
... البحر ...

... البحر ...
... البحر ...

... البحر ...
... البحر ...
... البحر ...

... البحر ...

سردينية وبين تنس، في مدة عشرة أيام، تقريبا. ثم تقصد مازونة
فمستغانم، ومنها ينتقل التجار بسلعهم إلى مدينة تلمسان.

ومنذ عام 1458م، كانت تخرج، سنويا، سفينتان، من ميناء
فلورنسا : بورتوبيزانو⁽¹⁾. إلى السواحل الشمالية لبلاد المغرب مرورا
بجنوة، وتتوجهان إلى موانئ المغرب الأوسط : وهران وهنين⁽²⁾. وتخرج
السفن من برشلونة في اتجاه موانئ بلاد المغرب⁽³⁾.

وكانت سفن المسيحيين تستطيع الإرساء، بكل حرية، في
موانئ بلاد المغرب. وكان يمكن للتجار أن يتزودوا، فيها، بكل ما
أرادوا من المواد الغذائية والماء ومتطلبات الإبحار. كما كان بإمكانهم
اللجوء إليها والاحتماء بها، أثناء تعرضهم لخطر العواصف⁽⁴⁾.

1 - اتبع هذا الطريق الجفن الذي كان يركبه ابن بطوطة، عندما كان عائدا
من مصر في طريقه إلى المغرب الأقصى، (المصدر السابق، 656-657).

2 - على اثر موت أدفونشنش الخامس، ملك أراغونة، وصقلية، ونابلي، وبعد
تولي أخيه فرديناند الأول، يوم 27 جوان 1458م، قرر المجلس الأعلى لكومونة
فلورنسا إعادة تنشيط الملاحة رسميا مع سواحل بلاد المغرب، (Brunschvig,
op.cit., T.2, p.265).

3 - Brunschvig : op.cit., T.2, p.265.

4 - كانت برشلونة ملتقى الطرق البحرية بين كل من إيطاليا، وفرنسا،
واسبانيا، وكانت مركزا تجاريا هاما في تلك المنطقة بفضل موقعها
الجغرافي، ومينائها المحصن، وأحواضه المستعملة لبناء وترميم السفن، وكان
يحتوي على مخازن واسعة للسلع المستوردة (Pernoud (Régine) : Les villes
marchandes au XIV et XV siècle, Paris, 1948, pp.41-42).

5 - أنظر : المعاهدة التي تمت بين أبي حمو موسى، الأمير الزياني، والملك
بطرس الرابع، ملك أراغونة، بشاري لطيفة، المرجع السابق : Maslatrie, Traité
de Paix et de commerce avec les Arabes d'Afrique Septentrionale au moyen - âge
Paris, 1866, T.1, P.185.

في القرن الخامس الهجري (الحادي عشر الميلادي)، بعد رحيل الساسانيين إلى محصر، واستمر ذلك الضعف رغم المجهودات التي بذلها الموحدون لحياتها من جديد¹. واضطرت الأمازيغ التي قامت على انقاض الدولة الموحدية إلى الاعتماد بدرجة متزايدة على مواصلاتها وتجارتها البحرية، على الأوروبيين المسيحيين الذين احدثوا يتفوقون في هذا المجال على المسلمين عمومًا. ومن بينهم المغاربة ذلك أن جمهوريات ومدن جنوب غرب أوروبا، وعلى رأسها الجمهوريات الإيطالية، أخذت تهتم بصناعة السفن البحرية، ودكوت الملاحين ونظمت الرحلات البحرية، في شبرق ومرب، البحر الأبيض المتوسط، ابتداء من القرن الخامس الهجري (الحادي عشر الميلادي). فقد أدركت تلك الجمهوريات أن تطور الملاحة هو أساس ازدهار النشاط التجاري بها، فزادت في طول وعرض سبيلها وعدد أشرعتها لتزيد من حمولتها، وتضمن الراحة للركاب، وحين تطور الملاحة أهم عامل لنمو بعض الجمهوريات والمدن الأوروبية مثل البندقية، وجنوة، وبيزا، وبرشلونة.

ومن ثم ظهرت، في البحر الأبيض المتوسط، أنواع عديدة من السفن، منها الصغيرة التي استعملت في نقل البضائع بين موانئ الدولة الواحدة، ومنها الكبيرة التي استعملت لقطع المسافات

1 - السيد عبد العزيز سالم وأحمد مختار العبادي : تاريخ البحرية الإسلامية في المغرب والأندلس، بيروت، 1969 ص 200 فما بعدها.

2- Brunschwig, La berbérie orientale, T.2, p.97

نظير. وله يختلف المغاربة عموما عن غيرهم في هذا المجال⁽¹⁾. كما استخدمت في تلك الفترة المراكب ذات المجاذيف وذات الأشرعة القطنية أو الكتانية⁽²⁾.

ومن أنواع السفن التي استعملها التلمسانيون : البسطة : وهي متعددة السطوح والأشرعة، تستعمل عادة لنقل البضائع⁽³⁾ : وكانوا يستخدمون هذا النوع من السفن للتنقل بين إمارات المغرب الإسلامي⁽⁴⁾.

كما استخدموا، كغيرهم من المغاربة والأوروبيين آنذاك، الجفنة⁽⁵⁾، وهي مستديرة تشبه القصعة. وتنقل فيها الشحنات

1 - أنظر : السيد عبد العزيز سالم، وأحمد مختار العبادي، المرجع السابق، ص 200 فما بعدها.

2 - أنظر : نجاة باشا، التجارة في المغرب الإسلامي، من القرن الرابع حتى القرن الثامن، تونس، 1976، ص 100.

3 - البسطة وجمعها بطس ويسمىها الأوروبيون naves- navis-nef-nefane وتستعمل أحيانا في المراكب البحرية (عادل زيتون : العلاقات الاقتصادية بين الشرق والمغرب في العصور الوسطى، دمشق، 1400هـ/1980م، ص 56).

4 - في سنة 1315م، أبحر مجموعة من التجار التلمسانيين، والبجائيين، والتونسيين، في بطسة تلمسانية، كانت تقوم برحلة عبر موانئ المملكة الزيانية :

Dufoureq. commerce du Maghreb médiéval avec l'Europe chrétienne et marine musulmane : données connues et problèmes en suspens (communication au congrès d'histoire et de civilisation du Maghreb, Tunis, Decembre 1974, Actes du congrès. série histoire n 01 . Tome 1, Tunis 1979, pp.181 ; Dhina, les états de l'occident musulman, aux XIIIe-XIVe siècle institutions gouvernementales et administratives, Alger, 1984 p.360.

5 - أطلق عليها الأوروبيون اسما بنفس المعنى Round Ships : naves rondes (عادل زيتون، المرجع السابق، ص. 56)

ثقلية، وتعتمد على الشراع ، وقد تطورت صناعتها في أواخر
العصور الوسطى حتى ظهرت في أشكال متنوعة وأحجام مختلفة⁽¹⁾.

واستعمل الأوروبيون والمغاربة⁽²⁾ ، ومنهم التلمسانيون، الشونية
أو الشيني وجمعها شواني⁽³⁾ . وهي مستطيلة الشكل. وتتكون من
عدة طوابق كالقلعة⁽⁴⁾ . مجهزة بشراعين أو ثلاثة. وتستعمل
المجاديف في حالة سكون الرياح⁽⁵⁾.

وأصبحت عنصرا أساسيا للأساطيل التجارية بعد
السندي⁽⁶⁾ . منذ القرن الثالث الهجري التاسع الميلادي⁽⁷⁾ . وتحمل
عددا قليلا من المسلحين للدفاع عنها، في حالة تعرضها لهجمات

1- عادل زيتون، ص. 56-57.

2 - أنظر : Bragadin Histoire des republiques maritimes Italiennes Venise
Amfl.Pise.Gènes traduction de l'Italien par R Juffé et R Jouan pp 41-42

3 - البكري، المصدر السابق، ص 83 . . Dufourcq, L'Espagne catalane, p 36 .

Bruschvig, Deux Recits de voyage medits en Afrique du Nord, Abdelbasit b. Khalid
et Adome, Paris, 1936, P 67

4 - يطلق عليها الأوروبيون أسماء عديدة هي : GALERIE, GALLE- GALLEY
وتسمى أيضا شينية أو شاني، وهي نوع من سفن التجارة وتطلق أيضا على سفن
حربية (عادل زيتون، المرجع السابق، ص 56 : علي محمود فهمي : التنظيم
البحري الإسلامي في شرق المتوسط من القرن السابع حتى القرن العاشر
الميلادي، ترجمة قاسم عبده قاسم، بيروت، 1402 هـ / 1981 م، ص 143.

5 - السيد عبد العزيز سالم، وأحمد مختار العبادي، المرجع السابق، ص 252،
هامش 2.

6 - يصل عدد المجاذيف إلى المائة أحيانا (Bruschvig, op cit, p 67)

7 - عنه أنظر : علي محمود فهمي، المرجع السابق، ص 141-142.

8- Bragadin, op.cit, p.337. ; Fey, op.cit., P46..

المراسلة¹ وقد كانت تستخدم في غالب الأحيان لنقل بضائع جديدة
الوزن، مرتفعة السعر، مثل التوابل²

وقد كانت البحر الأبيض المتوسط أنواع أخرى من السفن،
ومنها الشطبي وهي مرادف صغيرة، تنقل قوت الشواطئ، وبين
الموانئ المقاربة³ والطراد أو الطريفة⁴ وهي سفينة صغيرة،
وسريعة، مروءة بالمحاذيف وشراع مثلث⁵ وهي مصوغة في
ظهرها، استخدمها الحنويون، في القرن السابع الهجري الثالث عشر
الميلادي، لنقل الخيل والمؤن للصليبيين، وحملتها أربع مرسا

1 - Bragadin, op.cit, pp 40-41

2 - عادل زيتون، المرجع السابق، ص 56.

3 - المصدر السابق، ص 665.

4 - ابن بطوطة، المصدر السابق، ص 665 : وهناك نوع آخر من السفن ويسمى
الطرادة وجمعها طرادات وهي سفينة حربية صغيرة الحجم، سريعة الحركة
غير مدرعة، وهي من سفن البحر الأبيض المتوسط ولا يريد طولها عن ستة
أذرع، وعرضها ذراعان ونصف ذراع (السيد عبد العزيز سالم وأحمد مختار
العبادي، المرجع السابق، ص 262 : علي محمود فهمي، المرجع السابق، ص
149-148). (Fey, op.cit, p 46)

5 - السيد عبد العزيز سالم وأحمد مختار العبدي، نفس المرجع، ص 262

6 - Bragadin, op.cit, p.41

7 - صابر محمد ذياب، سياسة الدول الإسلامية في حوض البحر الأبيض
المتوسط، من أوائل القرن الثاني حتى نهاية العصر الفاطمي، القاهرة، 1976،
ص 109 : علي محمود فهمي، المرجع السابق، ص 149.

واصبحت تستعمل في نفس الغرض في عهد محمد بن عبد الله بن عبد الوهاب في
لثالث عشر الميلادي

والليني (Lenny) : وتستعمل بكثرة، لأن خصائصها تتماشى
مع ظروف الملاحة في البحر الأبيض المتوسط فهي تستطيع التحمل
بالمجاديف، في حانة سطوح الرياح، عن عكس الأنواع الأخرى التي
تستعمل الأشرعة إلى جانب المجاذيف ويتميز هذا النوع بالسرعة
والخفة، وهي ليست متخصصة كالأنواع لصيد، خصفت
والغزو، بل هي متعددة الاستخدامات

وهناك الساحية أو سحيت وتعني هذه الكلمة نسبة وتطلق
على سفينة شراعية مروعة بمحركات ومعد في وصفات قرقورة
وهي مركب صغير

وبلاحظ أنه من الصعب معرفة ما إذا كان التمسبون قد
ملكوا كل هذه الأنواع من السفن، إذ يقتصر الأمر على ثلاث
بعض أنواعها فقط، سواء عن طريق شراء أو عن طريق الصنع.
كما يصعب أيضا معرفة ما إذا كانت هذه السفن تختلف عن

1 - عادل زيتون، المرجع السابق، ص 66-67، عني فهمي، نفس النسخ ص
149

2 - Diderot, op.cit. p. 200

3 - يسمى الأروبيون هذا النوع من السفن حذيفة وسميت أو سحيت وسميت
(أنظر، Bragadin, op.cit. p. 41)

4 - ركب ابن بطوطة قرقورة عند عودته من الشرق في سنة 780 هـ / 1378 م
السابق، ص. 656).

هذه. لأن المصادر المعروفة حتى الآن لم تتعرض لهذا الجانب، لكن المنطق يقتضي الاقتناع بأنهم كانوا يستفيدون، على الأقل، من خدمات كل الأنواع المذكورة، عند توقفها في موانئهم، كما يفعل غيرهم في موانئ أخرى.

في حين أن المسيطرين على التجارة البحرية، في تلك الفترة، كانوا أوروبيين مسيحيين، وعلى رأسهم الإيطاليون الذين كانوا يتقلون من أجلها في مناطق تقع خارج حدود بلدانهم، ومن بينها المغرب الإسلامي. ولذلك فإن المعلومات الموجودة، مع قلتها، في هذا الموضوع، تتحدث عن أوروبيين مارسوا النشاط التجاري، ما بين بلدانهم وبلاد المغرب الإسلامي. بما فيها تلمسان. مما يفرض على الباحث اتخاذ أوروبا كنقطة انطلاق للرحلة التجارية بينها وبين بلاد المغرب الإسلامي.

وقد كانت الرحلة في البحر الأبيض المتوسط ترتبط بالظروف المناخية بالدرجة الأولى إذ تتحكم فيها الرياح واتجاهاتها. فالسفن الإيطالية كانت تقوم برحلة في السنة، فتقلع في الربيع، وتتجه إلى موانئ شرق البحر الأبيض المتوسط، ثم تمر عبر موانئ الحوض الغربي لتعود إلى إيطاليا في الخريف، أو تبخر في الخريف وتعود في الربيع¹.

وكان البحارة، بصفة عامة، يهتدون في البحر بالنجوم، فهم يعرفون مواقعها، ويقدرّون ارتفاعها وأبعادها النسبية كما كانوا يتبادلون الإرشادات شفويا². وبعدما تطورت البحرية، بظهور

1- عادل زيتون، المرجع السابق، ص 58-59.

2- منجاة باشا، المرجع السابق، ص 100.

واستخدام وسائل جديدة -البوصلة¹، والخرائط²، الخريطة³،
السفن الإيطالية تقوم برحلات في السنة، أحدهما في الصيف والآخر
في الصيف⁴.

وكانت السفن، في رحلتها، غالباً ما تبحر إلى المساحات التي
تحتل السواحل، فلا تبتعد كثيراً عنها، حتى لا تخطئ طرقاتها
وتسير حول البحر الأبيض المتوسط، ولا تقطع إلا عند الضرورة،
وعبر أقصر المسافات، فتتنقل في خطوط موارده لخطوط الطول،
حيث تساعد الرياح على السير، ومنها خط برابطة بين جزيرة
ميورقة وبين مينائي الجزائر ودلس، وآخر يربط بين سواحل مرسية
والمغرب الأوسط أي الموانئ الواقعة بين وهران والجزائر، وتبقى
الحال كذلك، من القرن السادس الهجري العاشر الميلادي إلى القرن
العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي⁵.

1 - عرف الإيطاليون البوصلة منذ أواخر القرن الثاني عشر الميلادي (Bragadin, op.cit., p.23) إلا أنهم لم يستعملوها في البحر الأبيض المتوسط إلا في النصف الثاني من القرن الثالث عشر الميلادي، فحدث استخدامها تطوراً مستجيباً في عالم الملاحة والتجارة البحرية، بحيث تمكن التجار من استثمار أموالهم أكثر من مرة في العام الواحد (عادل زيتون، المرجع السابق، ص 60) : سمحت البوصلة بالقيام برحلات طويلة (Bragadin, op.cit., p.24) واستعملها القبطانيون في القرن الثالث عشر الميلادي (Dufourcq, op.cit., p.45).

2 - حددت الخرائط البحرية حركة الرياح واتجاهاتها في بداية القرن الرابع عشر الميلادي (عادل زيتون، المرجع السابق، ص 61-62 Dufourcq, op.cit., p.46).

3 - عادل زيتون، المرجع السابق، ص 58-59.

4 Dufourcq, op.cit., p.45, note 6.

أما الأسبان فكانوا على اتصال دائم بموانئ الإمارة الزمانية
بعد النصر السابع الهجري/الثالث عشر الميلادي، انطلاقاً من
حربرة ميورقة^١

ولم تكن مدة الرحلة محددة، فهي تخضع في الغالب للظروف
المناخية، حادثة الرياح، والانقلابات الجوية، وحالة البحر^٢.

وتعبر سرعة السفن كثيراً في الفصل الواحد، بل في السفر
الواحد وعلى العموم فإن الرحلة المباشرة بين ساحل مرسية، مثلاً،
وبين ميناء تنس تدوم أربعاً وعشرين ساعة وفي بعض الأحيان تدوم
الرحلة، بين الجرانر وبين ميورقة اثني عشر يوماً. ويصل أقصى حد
للسرعة إلى اثني عشر أو ثلاثة عشر ميلاً في الساعة^٣. والمتوسط
حوالي خمسة أميال في الساعة الواحدة^٤.

ولا تذكر المصادر سوى معلومات قليلة حول حمولة السفن
منها أن حمولة السفن الإيطالية كانت تتراوح بين 300 و600 طن،
خلال القرنين الثالث عشر والرابع عشر الميلاديين^٥. وقد بلغت

1 - Ibid, 46 et p 320 - 1

2 - Ibid, p46 - 2

٣ - سافر عبد الباسط بن خليل يوم السبت ١٤ ربيع الأول ٨٧١ هـ / 24 أكتوبر
١466 م في شونة من أفلندة، من ميناء وهران إلى بجاية ودامت الرحلة يوماً
كاملاً لانعدام الريح واستعمال المجاذيف (Brunschwig, Deux récits, p 67)

٤ - انظر نحاة باشا، المرجع السابق، ص 100.

٥ - عادل زيتون، المرجع السابق، ص 57.

... من حيث المبدأ، الواحد الأملاك أو أصول من منهم وفي بعض الأحيان
 ... من حيث المبدأ، مع المردودين في أملاك بعض منهم سفينة واحدة
 ... من حيث المبدأ، مع المردودين في أملاكها مبلغا، يتفق عليه
 ... من حيث المبدأ، وبعد وصول هؤلاء التجار إلى الميناء
 ... من حيث المبدأ، للعودة بهم أو لتواصل طريقهم
 ... من حيث المبدأ، يتم اتفاق آخر بين ملاكها وتحت
 الحدود، وهو تأخير كل جزء من السفينة على حدة²

وقد سخر المسيحيون، وخاصة الجنوبيين والقطلانيين،
 ... من حيث المبدأ، فنقوم بنقل السلع في البحر الأبيض المتوسط
 ... من حيث المبدأ، تدور على أصحابها أموالا طائلة، من
 ... من حيث المبدأ، من نوع لنبي أحمرت من بلنسية إلى وهران، ببيع
 ... من حيث المبدأ، وهو ما كان يعادل ستين دينار.
 ... من حيث المبدأ، من وهران إلى ميورقة ببيع قدره
 ... من حيث المبدأ،

من حيث المبدأ، البوير التلمساني، الذي يملك حرم من سفينة
 ميورقة سنة 1431 م، (Ibid, p.57, note 8)

2 Dufourcq, op.cit., pp.55-56

... من حيث المبدأ، من بجاية إلى الجزائر. في سفينة شرعية من
 ... من حيث المبدأ، من تلمسان ووهران إلى مشرق
 ... من حيث المبدأ، Genes au XV siècle, Paris, 1971.
 ... من حيث المبدأ، Brunschwig, Deux recits de voyage, pp.135-136. Dina, Les croisés
 ... من حيث المبدأ، Masu'ran, p.359, L'espèce Oran ville et port, Revue Africaine 1944, pp. 18

وعبما يتعلق بتنظيم النقل فقد وضعت بعض الترتيبات والنقائص لتنظيم العلاقة بين أصحاب السفن والتجار، فكانت العقود بين الطرفين . أصحاب السفن والتجار قبل القرن السابع الهجري، الثالث عشر الميلادي، شفوية، تعتمد على الثقة المتبادلة بينهما. لكن تطور الملاحة وازدهار النشاط التجاري، بعد ذلك، أدّى إلى ظهور قوانين رسمية، وعقود كتابية، حددت مسؤولية كل منهما تجاه الآخر.

ففي الجمهوريات الإيطالية، ظهرت قوانين أعفت التاجر وخادمه وأمتعته من تكاليف النقل، وألزمته بدفع تكلفة شحن بضائعه فقط، وكان أصحاب السفن لا يسمحون للتجار، أحياناً، أن ينقلوا الحيوانات على متن سفنهم^(١)

وكانت السفن التجارية تبصر، في البحر الأبيض المتوسط على شكل أساطيل، والأسطول، يتألف من سفينتين على الأقل، ترافقها سفن حربية، تحرسها، وترد عنها هجمات القراصنة^(٢).

وقد اهتمت المدن الساحلية بتكوين الملاحين، فالجمهوريات الإيطالية كانت تلزم ربابنة السفن التجارية أن يصطحبوا معهم عدداً معيناً من أبناء النبلاء لتدريبهم على الملاحة. كما كانت تعني

١ - عادل زيتون، المرجع السابق، ص ٥٩-٦٠

٢ - نفسه، ص ٥٨.

بتسوية مشاكلهم ورواد المداة الصبحي، والأحد الماسية لهم
وكذلك كان شأن المداة الساعية الأمازيغية في أودها

وكانت الملاحة البحرية اذالك تعاني من بعض الأخطار،
وهي تتمثل، بالاصابة إلى العواصف، البحرية، والمغائر المائية
الخطيرة، وتيارات الخلجان، في القربانية¹

وكانت الفرصة عملا لا تاراد، في تلك الفترة،
أدى إلى انتشار حالة الحرب، والسيارات والهجومات، وادود القمل، بين
بحارة السواحل الشمالية وبنى بحارة السواحل الجنوبية للبحر الأبيض
المتوسط²، أي بين الماسين والماسيين بصفة عامة، وفي بعض
الأحيان كان التجار أنفسهم يمارسونها وبنى، الملاحة عمومها تعاني،
طويلا، من هذا المشكل الذي كان يشتد، خاصة في فصل الصيف
ولم تكن أعمال القراصنة مصدر على البحر، بل كانوا يتحينون
الفرص فينزلون السواحل، ويصلطون الدارم، ويحططون الناس،
فينشرون بذلك الذعر، والخوف، في هاد، السطحات، ويزعمجون
التجار، وهناك بعض المعلومات سجلتها مصادر تاريخية عن بعض
معاناة التلمسانيون من هذه الظاهرة ونبي أن البليسيين كانوا
يفتزمون كل الفرص للهجوم على سواحل تلمسان ولم يتوقفوا حتى
بعد عقد المعاهدات³ ففي ربيع 1286م، استولى القائد البليسي

1 عادل زيتون، المرجع السابق، ص 58.

2 نفسه، ص 61.

3 - أنظر : Margais (G) Les villes de la côte algérienne : p 136

4 - أنظر : المعاهدة التي تمت بين أبي سعيد عثمان بن يغمراسن وملك اراغونة
ادفونش الثالث سنة 1286 م (بشاري لطيفة، المرجع السابق، الملحق رقم 1)

Guillem Escriba، في البحر، على سلع جلبها أحد رعايا الدولة
الريانية، وهو : ميمون بن عطار، عندما كان عائدا إلى بلاده، من
جزيرة ميورقة. وبعث السلطان عثمان بن يغمراسن احتجاجا إلى الملك
جقمه الثاني، ليمنع رعاياه من أعمال القرصنة¹

وفي نفس السنة، أمر جقمه الثاني بمحاكمة المينورقي Pere
Dalman الذي قبض على التاجر العباس التلمساني، عندما كان
متوجها بسلمه إلى جزيرة يابسة. وأطلق سراحه، حتى يؤكد
للسلطان الزياني عثمان، أن تجار بلاده يستطيعون ممارسة نشاطهم
بمملكته في أمان².

وفي 1 جويلية 1289 م قدم اليهودي المينورقي، سعدون بن عدا،
شكوى، ضد القراصنة بيررويق Pere Roig وجوم دي كاستيل Jaume de
Castell وبيرينقردي كالفات Berenguen de Calfat الذين استولوا على
مركبة يوم 2⁴ جوان في مياه تنس³. كما أن القحطلانيين، برشلونيين
وميورقيين، حاصروا سواحل تلمسان عام 1315 م لمدة شهر، وحطموا
أسطول أبي حمو موسى الأول، واستولوا على سفينة كان هذا الأخير
قد أجراها من برشلونة. وكرر البرشلونيون والبلنسيون الحصار،
واستولوا على سفينة يملكها أخو السلطان الزياني⁴.

في ظل هذه الظروف كان التجار التلمسانيون يضطرون في
بعض الأحيان، إلى دفع ضريبة فردية للسلطات الأراغونية، حتى

1- Dufoureq, op.cit., p.347

2- Dufoureq, op.cit., p.438

3- Ibid, p.325, note

4- p.470 Dufoureq, op.cit.,

وحمي سلمهم¹. ولكن بحارة الدولة الزيانية لم يبقوا
موجودين في الأيدي أمام هذه الاعتداءات. بل كانوا يقومون برد الفعل. من
ذلك أنهم هاجموا، سنة 1327 م. القطلانيين في عرض البحر فقتلوا
سبعة عشر، وأسروا بعضا منهم، واستولوا على بعض ممتلكاتهم².

وفي محرم سنة 869 هـ / أوت 1464 م. أحضر إلى مدينة تلمسان
أحد عشر نفرا من الفرنج. أسروا من ساحل هنين وكانوا وردوا
إليها بمركب لخطف المسلمين والإغارة عليهم بالطرقات...³،
فأعدم منهم ستة وافتدي الباقون⁴.

وقد كانت أعمال القرصنة تتسبب، من حين لآخر، في
حدوث اصطدامات مسلحة في البحر، بين المسلمين والمسيحيين
وكثيرا ما كانت تأخذ طابعا رسميا. كما حدث بين أراغونة
وتلمسان، في سنوات 1263 م 1265 م و1273 م و1275 م. لكن كفة
المصالح الاقتصادية، المتمثلة في العلاقات التجارية، كانت أرجح في
نهاية الأمر⁵.

وللتخفيف من حدة هذه الظاهرة السلبية على التجارة البحرية،
عمدت مختلف الدول إلى العمل على توفير أكبر قدر ممكن من

1- Ibid. p348

2 Dufourcq, op.cit.p484.

3- Brunschvig, Deux récits, p.41

4- Id

5 - Brunschvig, Deux récits, p.41

الأمم اسمها هـ في هذا الاطار كانت السفن تحرج في قوافل، حتى
موانئ على الدخاع، في حالة تعرضها لهجوم ما، وكانت تلجأ أحيانا
إلى الاسعاف بحراس البحر، فقسمت الجمهوريات الإيطالية رحلاتها
إلى مراحل في كل مرحلة يصاحب سفنها أسطول بحري خاص
الحراسة، يرافقها لقطعة الحراسة الموانئ، ويبقى في انتظارها هناك
لحين عودتها من يصاحبها ثانية وقد أنشأت مرسيليا في النصف
الثاني من القرن الخامس عشر الميلادي وحدة بحرية من ثلاثمائة
حارس للسواحل، لضمان أمن الملاحة¹.

وهكذا كانت إمارة تلمسان تستقبل السفن المغربية
والأوروبية في موانئها المتعددة، والملائمة في أغلبها للإرساء، ووفرت
المخازن للسلع، ومتطلبات وسائل النقل البحري فكانت موانئها
وخاصة هنين ووهران، محط استقبال أنواع عديدة من السفن
الإيطالية، والفرنسية، والأسبانية إلى جانب المغربية، وهكذا لعبت
إمارة تلمسان دورا لا يستهان به، في ميدان النقل البحري فساهمت
بذلك في ازدهار الحياة الاقتصادية.

1 - نعيم زكي فهمي، المرجع السابق، ص 179

2 - Perroud, Les villes marchandes au II^e et siècle, Paris 1948, pp 45-46

ميناء مستغانم ودوره في تطور المدينة خلال الفترة الإسلامية

أ. بلجوزي بو عبد الله
قسم الآثار
جامعة أبي بكر بلقايد
تلمسان

نوف جفري

مستغانم مدينة من مدن الساحل الغربي للبحر الأبيض المتوسط، وهي من أهم الموانئ في المنطقة. وتتميز بموقعها الاستراتيجي الذي يجعلها نقطة اتصال بين البحر المتوسط والبحر الأبيض المتوسط. وتحتل مساحة واسعة من الساحل الغربي للبحر الأبيض المتوسط، وهي من أهم الموانئ في المنطقة.

تتميز ولاية مستغانم إلى منطقة التل الغربي، وترتفع على سفح تلة مساحتها 1000 هكتار. ولا ينفصل عن البحر الأبيض المتوسط سوى بضعة كيلومترات. وتتميز بموقعها الاستراتيجي الذي يجعلها نقطة اتصال بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأبيض المتوسط. وتحتل مساحة واسعة من الساحل الغربي للبحر الأبيض المتوسط، وهي من أهم الموانئ في المنطقة.

تتميز مدينة قديمة وهي مسية على سفح تلة مساحتها 1000 هكتار. ولا ينفصل عن البحر الأبيض المتوسط سوى بضعة كيلومترات. وتتميز بموقعها الاستراتيجي الذي يجعلها نقطة اتصال بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأبيض المتوسط. وتحتل مساحة واسعة من الساحل الغربي للبحر الأبيض المتوسط، وهي من أهم الموانئ في المنطقة.

مدينة مستعمنة وميناء من خلال المصادر والمراجع :

لم تكن سواحل الجزائر مجهزة في العصور القديمة ، والدليل على ذلك اكتشاف بعض مواقعها شهرة كبيرة كمراكز لتجمعات بشرية ساهمت بطريقة أو بأخرى في إنشاء عدة مدن أصبح لها شأن كبير فيما بعد . ولكن هذا لا ينفي أقول نعم بعض المدن نتيجة رداءة سواحلها . وهو م عكس على علاقاتها التجارية البحرية.

وسعدول من خلال هذه ندخلة إبراز دور الموانئ في تطور المدن . وذلك بأحد مدينة مستعمنة ومينائها كنموذج لهذه الدراسة.

وقد اعتمدت فيه على نقول المؤرخين والجغرافيين والرحالة الذين تفرقوا إلى تاريخ مدينة وآثارها . وسنعمل على استقراء واستنباط نصوص هؤلاء مؤرخين لمعرفة الدور الذي لعبه الميناء في تطور المدينة.

تشير الكثير من المصادر والمراجع إلى قدم مدينة مستغانم حيث يصفها مار مول كار بخال (Marmol Carbajal) بأن : "... مستغانم مدينة موزلة في القدم بناها سكان البلاد الأصليون على سفح جبل محتل على ساحل البحر... لها مرسى جيد لكنه بعيد قليلا عن المدينة...". في حين تذكر بعض الروايات أن الفينيقيين قد وصلوا إلى السواحل الغربية لبلاد المغرب واستقروا بمستغانم⁴، ويؤكد ذلك وجود مواقع أثرية عثر فيها على صخور كتب عليها

بالخط الفينيقي في دوار الحرارث بالقرب من "كيزا"، وأخرى
بسيدي أمحمد بن علي معروضة بمتحف وهران.

أما في العهد الروماني فالمصادر المتعلقة مستفانم نادرة،
وتذكر بعض المراجع أن المدينة يرجع أصلها إلى الميناء الروماني
القديم "موريستاقا" (Murustaga) الذي حدد موقعه على بعد أميال من
المدينة إلا أنه لا يوجد أي أثر لهذا الميناء على الموقع الخاص بالمدينة.

وترجع Piesse L. ذلك إلى زلزال عنيف ضرب مدن عديدة من
الساحل الإفريقي، وقضى على ميناء موريستاقا وجرفه إلى البحر.
ويذكر أن ذلك كان متزامنا مع حكم الإمبراطور الروماني قالين
(Gallien) في القرن الثالث ميلادي.

ولكن هذا لا ينفي وجود العديد من المناطق المحيطة بالمدينة
تشهد على التواجد الروماني، مثل كيزا.

وأما في الفترة الإسلامية فإن المعلومات حول مدينة مستفانم
ومينائها خاصة في القرون الأولى منه تكاد، تكون منعدمة، وكل
ما أورده المصادر يتسم بالعموميات، حيث يذكر بعضها أن مدينة
مستفانم كانت تابعة في عهد الإدارة إلى أحفاد سليمان بن عبد
الله بن الحسن بن الحسن أخي إدريس الأكبر، إلى أن تغلب عليها
زيري بن مناد الصنهاجي سنة 342هـ/953م بدعم من الفاطميين.

وتجدر الإشارة إلى أن مدينة مستفانم كانت على العهد الفاطمي
تابعة لولاية تيهرت التي كان يحكمها أحد ولاة الدولة الفاطمية.

وفي النصف الثاني من القرن الخامس الهجري (11م) سمل
المرابطون نفودهم على المغرب الأوسط، وذلك حسب القائد يوسف بن
تاشفين، الذي افتتح في حدود سنة 414هـ 1020م مدينة وهران وتيسر
ومستغانم وجبال واشريس وأعمال شلف وأخضعها إلى الحضارة.

وتذهب جل الكتابات سواء العربية منها أو الأجنبية إلى أن
تأسيس مدينة مستغانم كان على يد هذا القائد المرابطي في النصف
الثاني من القرن الخامس الهجري، حيث بنى بها مرسى حروباً
يدعى حصن محال. استقرت حوله حاميه مرابطية للدفاع عن
المدينة ضد الهجمات القادمة من البحر، وكذا إخماد الثورات
الداخلية للقبائل المجاورة. وحول هذا الحصن المشهور ببرج محال
نما عمران المدينة.

ولعل ما يدعم هذا الطرح وصف ابن حوقل المتوفى سنة 180هـ
المنطقة الواقعة بين تنس ووهران بقوله: "... ومنها ما يقصد تنس إلى
مدينة وهران مراسي لا مدن بها شهيرة..."، وربما يدل هذا على أن
مدينة مستغانم لم تكن سوى قرية صغيرة أسسها بعد ذلك يوسف
بن تاشفين عند غزوه للمغرب الأوسط.

وفي النصف الثاني من القرن الخامس الهجري (11م) يذكر
اسم مستغانم لأول مرة من طرف البكري الذي يحسبها ضمن المدن
الواقعة على الشاطئ وتحيط بها الأسوار، حيث يقول: "... وبين قلعة
دلول هذه ومدينة مستغانم مسيرة يومين وهي على مقربة من البحر

وهو مسمى مسورة... دور ومسورة وطواحين ماء. ويبرز في
رأسه منظر... وهو مسمى مرسى مرسى في البحر...

وهو مسمى... له مسطرون في ذكر مؤسسه يوسف بن تاشفين،
حده... ذكر... وهو... يتحدث عنها
كقديسة... من ناحية
الاقتصاد... في نفس الوقت يذكرها بصفة مدينة
بحر... ونسب... مما يدل ربما أن نشاطها التجاري
كان محلياً مع المدن المجاورة

وفي تقرير... (12م) يصفها لنا الإدريسي حيث
يقول... وهي مدينة صغيرة بها أسواق وحمامات وجنات ومياه
كثيرة... وبمقارنة ما ذكره البكري عنها في القرن الخامس
لهجري (11م)، فإن الإدريسي يضيف إلى ذلك الأسواق والحمامات،
مما يدل على أن المدينة قد عرفت انتعاش اقتصادي وحركة تجارية،
ومع ذلك يصفها بالمدينة الصغيرة، ولا يشير إلى وجود ميناء بها.

أما في العهد الموحد فتذكر المصادر أن عبد المؤمن بن علي
أمر في عام (1162م / 558هـ-559هـ) ببناء مائة مركب في موانئ
المرسى الكبير، ووهران وأرزو، وموانئ أخرى، في حين استثنى
ميناء مستغانم، وحتى المصادر عندما تتحدث عن القواعد البحرية
للأسطول الإسلامي المماربي في عهد الدولة الموحدية لا تذكر ميناء
مستغانم، مع أنها تذكر الموانئ القريبة منه مثل ميناء تنس ووهران

وآرزيو والمرسى الصغير، وهين، وهذه كلها دلائل على أن مرسى
مستغانم لم يكن صالحا لرسو السفن

وفي القرن السابع الهجري (13ام) يصفها علي بن سعيد المصنف
عمول وفي شرقها أي تنس مستغانم. وهي مرفأ مفراوة
وبينهما مسور ميلا وينحصب في شرقها نهر شلف. وتقابلها على
ساحل الأندلس دانية المسافة بينهما ثلاث محار ونصف. وفي شرقها
مدينة الجزائر...".

ويعلق إسماعيل العربي على هذا القول بأن مستغانم التي
ذكرها البكري ووصفها ضمن المدن الواقعة على الشاطئ، ولكنه
لم يدرجها ضمن قائمة المراسي التي أوردتها مما يمس تفسيره أنها
لم تكن تستخدم للحط والإقلاع في عهده. على أن ابن سعيد المغربي
يقول هي فرض مفراوة التي تقابلها على ساحل الأندلس دانية

ويمكن أن نستنتج أيضا من عدم ذكر مرسى مستغانم من
طرف البكري والإدريسي في القرنين الخامس والسادس الهجريين.
لربما إلى القوس البحري الذي، ترسمه الواجهة الغربية. والمعرض
للرياح القوية الآتية من الغرب، ولقد أثرت هذه الظاهرة بصورة سلبية
على نشاط الميناء في تلك الفترة، عكس ميناء آرزيو الذي كانت
تلجأ إليه السفن التجارية لأنه كان محمي من الجهة الغربية (انظر
الخريطة رقم 02).

ومع ذلك، فإنه لم يمكن إيجاد بمستغانم ميناء بالمعنى
الحضري في سنة ١١١٠هـ / ١٧٩٧م، وذلك لنفس السبب^{٢١}.

ومع ذلك، فإن طرف علي بن سعيد المغربي في القرن السابع
هجري، قد يكون قد تطور في هذه الفترة إلى مرسى صغير
ترسو به سفن صغيرة، كانت لها علاقات تجارية محدودة مع بعض
مراكز الأندلس. خاصة وأن إنشاء الموانئ وتوسيعها قبل القرن السادس
هجري كان يتطلب جهداً وإمكانات مادية كبيرة^{٢٢}.

ومستغانم لم تكن مدينة ذات أهمية كبيرة في تلك الفترة،
بما أن اسمها ذكر لأول مرة من طرف البكري في القرن الخامس
هجري. ووصفها الإدريسي في القرن السادس الهجري بالمدينة
"صغيرة". كما يفسر عدم ذكر مينائها وبطن نموها إلى إحاطتها
ربما بمدن أكثر أهمية مثل تنس ووهران وتلمسان.

وفي القرن الثامن الهجري (١١٤٠م) تصف لنا لوحة من الرخام
منقوشة بخط أندلسي وصفاً دقيقاً ومهما لما قام به السلطان المريني
أبي الحسن بعد فتحه لمدينة مستغانم، وهي اللوحة التأسيسية
للمسجد الذي بناه سنة ٧٤٢هـ / ١٣٤١م ويقول ألفرد بال (Alfred Bel) أن
بناء هذا الجامع هو الدليل الوحيد على مرور حكام فاس بمستغانم^{٢٣}.

ومما وجد مكتوباً على هذه اللوحة أن السلطان المريني أبي
الحسن وقف على الجامع الكبير حانوتين بالسوق الكبير وبعض
الأفران، مما يدل على أن المدينة توسعت ونشطت بها التجارة، ولا

شك أنه كانت هناك مبادلات تجارية مع المدن المجاورة. كما أن ميناءها كان يستخدم لنفس الغرض مع الحصة الأخرى من البحر حتى قبل مجيء المرينيين.

حيث تذكر بعض المراجع أنه في سنة 731هـ / 1330م، بلغت قيمة المبادلات التجارية بين السلطات الكتالونية (إسبانيا) ومستغانم حوالي 3000 دينار ذهبي من الواردات و580 دينار ذهبي من الصادرات، حيث كانت مستغانم تصدر جلود الحيوانات والشمع النباتي، وتستورد الصناعات الحديدية والأقمشة²³.

وفي النصف الأول من القرن التاسع الهجري (15م) أورد الحميري نصا مشابها لما جاء به كل من البكري في القرن الخامس الهجري والإدريسي في القرن السادس الهجري، والواضح أنه منقول عنهما، بحيث لم يضيف شيء على ما ذكرناه²⁴.

وفي القرن العاشر الهجري (16م) يصف لنا الرحالة حسن الوزان مدينة مستغانم، وبعد أن أشار إلى تاريخها القديم وحضارتها الكبيرة، يصف لنا المدينة في الفترة التي عاصرها، فيذكر أراضيها الخصبة وبساتينها ودورها الجميلة، ونوه بوجود صناعات كثيرون ينسجون الأقمشة، وفي الأخير يشير إلى مينائها الصغير الذي كانت تقصده السفن الأوربية للتجارة، حيث يقول :
"مستغانم مدينة بناها الأفارقة على ساحل البحر المتوسط...وكان لها في القديم حضارة كبيرة وسكان كثيرون...وفيها صناعات كثيرون

ينسجون الأقمشة...لها ميناء صغير كثير ما تقصده السفن الأوربية لكن أصحابها لا يحققون أرباحا مهمة لشدة فقر السكان".

ويتضح لنا أيضا من قول الحسر الوزان أن ميناء مستغانم بقي على حاله ولم يتطور كثيرا بدليل وصفه بالميناء الصغير، وهو نفس الوصف الذي يشير إليه ابن سعيد المغربي.

ولقد أعطى مجيء اللاجئين الأندلسيين مع مطلع القرن السادس عشر ميلادي واستقرارهم بمدينة مستغانم وضواحيها انتعاشا كبيرا لنشاطها الاقتصادي ونموها السكاني"، بحيث عرفت زراعة القطن انتشارا كبيرا في عهدهم .

وربما يعود هذا إلى نشاط ميناء مستغانم، وربط سكانها علاقات تجارية مع الدول المجاورة، بدليل وصف مارمول كاربخال في القرن 11هـ/17م ميناء مستغانم بالمرسى الجيد حيث يقول بأن :
"... مستغانم مدينة موعلة في القدم بناها سكان البلاد الأصليون على سفح جبل مطل على ساحل البحر...لها مرسى جيد لكنه بعيد قليلا عن المدينة..."²⁸.

وفي القرن الثاني عشر هجري (18م)، عرفت مدينة مستغانم تحت سلطة باي الأيالة الغربية مصطفى بوشلاغم، انتعاشا كبيرا لنشاطها الاقتصادي والتجاري وكذلك العمراني، حيث قام هذا الباي ببناء عدة منشآت عبر كامل الأيالة²⁹.

واستغل الباي مصطفى بوشلاغم ميناء هذه المدينة لربط علاقات تجارية مع الضفة الأخرى من البحر المتوسط. بدليل انه بعد إعادة احتلال الأسبان لمدينة وهران سنة 1145هـ/1732م، لم يستطع هذا الباي الدفاع عنها. فخرج منها ونقل مقر حكمه إلى مستغانم، ويرجع مارسال بودان (Marcel Bodin) اختيار هذا الباي لمدينة مستغانم بدلا من معسكر التي كانت عاصمة البايك من قبل. إلى حاجته للتزود بالعتاد والسلاح عبر الميناء من طرف الإنجليز. كما كان يفعل ذلك في ميناء وهران". وهذه ربما أيضا إشارة إلى إعادة تهيئة الميناء ليصبح جاهزا لاستقبال السفن.

وفي سنة 1808م يصفها القائد بوتن (Boutin) بأنها مدينة صغيرة محصنة ولا يوجد بها حركة تجارية"، وربما يقصد هنا النشاط التجاري للميناء. وهذا طبيعيا لان ميناء المدينة كان محاصرا من طرف الاحتلال الاسباني بوهران، ولم تعرف المدينة الاستقرار إلا بعد الطرد النهائي للأسبان من وهران من طرف الباي محمد الكبير سنة 1207هـ/1792م³².

وبقي مشكل ميناء مستغانم حتى بعد الاحتلال الفرنسي للمدينة سنة 1833م، حيث تشير معظم المراجع انه حتى سنة 1885م تاريخ بداية البناء الجدي للميناء لم يكن هذا الأخير صالح لرسو السفن، ولا يقدم لها الحماية الكافية³³.

حتى أن مدينة مستغانم لم تأخذ أهميتها بولائها مهمة البناء
الاحتلال إلا بعد انشائها للميناء، وذلك لتيسر السفن والرياح الموجهة
الآتية من الغرب).

وهنا يعبر أحد الكتاب الفرنسيين عن حالة ميناء مستغانم
بعد الاحتلال فيقول : " . . . كان العمال عند نقلهم السلع إلى السفن
يدخلون على بعد أمتار في الماء لوضع السلع في السفن، وفي حالة تعذر
الجو تسرع السفن للاحتماء في ميناء أرريو الطبيعي . . . وقبل بناء الميناء
بني رصيف ميناء متواضع على طول 80م على الجهة اليسرى لمصب
وادي عين الصفراء الذي يمر وسط المدينة، ونقصت بذلك الفترة التي
كانت تستغرق في نقل السلع . . . وبعد اخذ ورد بين مستغولي مستغانم
وبين الحكومة الفرنسية تقرر بناء الميناء"¹⁴.

والذي يوفر حالياً الأمن لكل السفن حتى الكبيرة الحمولة
منه"¹⁵. انظر (الصورة رقم : 01)، و(الصورة رقم : 02 و 03).

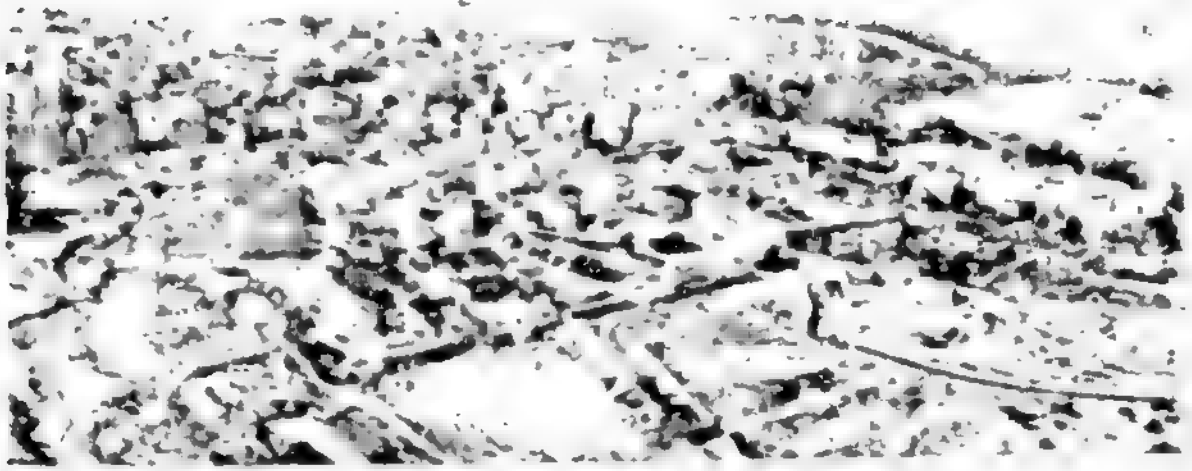
خلاصة البحث

لقد ساعدنا الإطلاع على بعض مؤلفات المؤرخين والرحالة
الذين تطرقوا لمدينة مستغانم بالوصف أن نستشف الدور الذي كان
يلعبه ميناء مستغانم بالنسبة للمدينة، وحاولنا من خلالها تقريب
الصورة التي كان عليها الميناء ومدى أهميته بالنسبة للمدينة،
واستطعنا أن نخرج بالنتائج التالية :

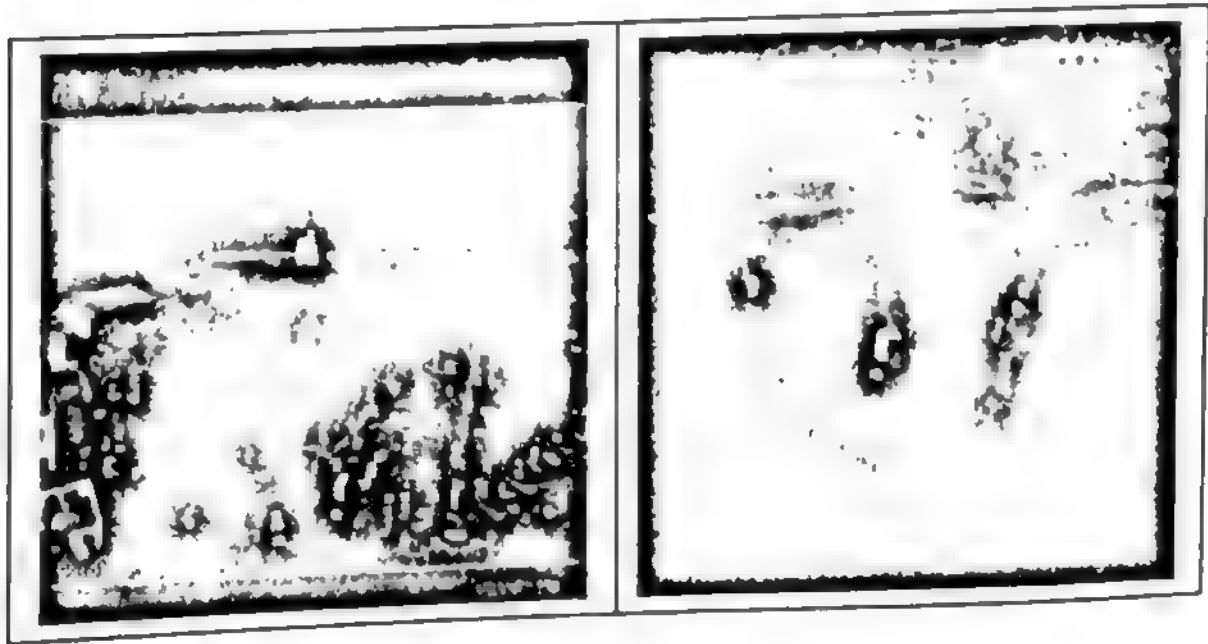
ان مدينة مستغانم احدث في التطور في سائر موانئ صالح للملاحة البحرية، حتى ان معظم المصادر والمراجع لا يتحدث عن مستغانم إلا وتشير إلى صغر حجم مينائها أو عدم صلاحيتها للنشاط البحري، وبالتالي فان ميناء المدينة قد اثر سلبيًا في تطور المدينة - يعود تأثير الميناء بالسلب على تطور المدينة الى القوس البحري الذي ترسمه واجهته البحرية، والمعرض للرياح الاتية بشدة من الغرب. والتي غالبا ما تكون عنيفة، حيث كانت تتجه السفن الراسية قبل بناء الميناء إلى ميناء ارزيو المؤمن من الجهة الغربية.

- أما دوره الايجابي (غير مباشر) فكان رد الهجمات الاسبانية على المدينة، وذلك بحكم ان الميناء كان غير صالحا لرسو السفن ومنها الحربية، حيث يذكر مارسال بودان أن الأسبان لم يقوموا بأي جهود لاحتلال مدينة مستغانم بعد الحملات الثلاث الفاشلة للكونت دي الكودات (Conte D'Alcaudète) سنوات (1543م- 1547م- 1558م)، ويفسر ذلك بضعف ميناء المدينة، ويستدل بالرسالة التي كتبها الأمير Juan André Doria سنة 1593 "مستغانم ليس فقط لا تحتوي على مرفأ ولكن أيضا على ملجئ، فهي مدينة ضعيفة احتلت بدون مساعدة الأسطول من طرف الجنود الذين قدموا من وهران..."³⁶.

- بالرغم من موقع الميناء المعيب ووقوفه حاجزا أمام نمو التجارة البحرية للمدينة في العصور السابقة، إلا انه تم معالجة هذا العيب الطبيعي والتغلب عليه بعد مرور 60 سنة من الاحتلال.



الصورة رقم : 01 مدينة مستغانم ومينائها في الفترة الاستعمارية



الصورة رقم : 02 و 03 ميناء مستغانم في الوقت الحالي

KENYONSON



الخريطة الطبوغرافية لمدينة مستغانم

المراجع :

- 1 - Bouvier (M.) Histoire de l'Algérie des origines à l'occupation française, S.N.E.D., Alger, 1976, P. 16.
- 2 - Fournier (N.) Oran et l'Algérie en 1857, notice historique, Scientifique et économique, T. 2, Oran, 1988, P. 2.
- 3 - مرمول كرجل، وصف إفريقيا ترجمه عن نرسية محمد حجي وآخرون، ج 2، دار النشر المعرفة، الرباط-المغرب، 1988، ص 364.
- 4 - Guesier (J.) Le Livre d'Or de l'Oranie, Ed. De l'Afrique du Nord Illustrée, Alger, 1925, P. 467.
- (5) - Prieu (N.) Et Bloch, Op.cit P. 202-203.
- (6) - Prieu (L.) Itinéraire de l'Algérie de la Tunisie et de Tanger, Paris, 1885, P. 270, Voir :
- Labrousse (CH.) L'Ouest algérien, Ch. de l'Afrique du Nord, Paris, 1894, P. 153-154.
- 7 - Guesier (J.) Atlas Archeologique de l'Algérie, P. 2, P. 2, Paris, Alger, 1902-1911.
- 8 - عبد الرحمن نحيلاي، تاريخ الجزائر العام، ط 8، ج 1، دار الثقافة، بيروت، لبنان، 1983، ص 193.
- 9 - رابع بوزر، المغرب العربي تاريخه وثقافته، ط 3، دار الهدى، عين مليلة-الجزائر، (2000)، ص 129.
- 10 - ابن أبي زرع، الأنيس المطرب بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس، دار المنصور للطباعة والوراقة، الرباط-المغرب، 1972، ص 143، انظر :
- عبد الرحمن بن حدرن، العبر وديوان المبتدا والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر، ط 1، ج 6، ص 220، وج 7، ص 53، دار الكتب العلمية، بيروت-لبنان، 1992.
- (11) - Jacob (M.) L'Algérie pittoresque ou histoire de la régence d'Alger, Toulouse, 1845, P. 114.
- و انظر : - أحمد توفيق المدني، كتاب الجزائر، ط 2، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، (دت)، ص 237.

- (24) - محمد بن عبد المنعم الحميري، الروض المغطار في خبر الأقطار، تحقيق إحسان عباس، دار القلم للطباعة، بيروت-لبنان، 1975، ص.558.
- (25) - الحسن بن محمد الوزان، وصف إفريقيا، ط.2، ج.2، ترجمة محمد حجي، ومحمد الأخضر، 1983، ص.32.
- (26) - ناصر الدين سعيدوني، دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر في العهد العثماني، ط.1، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 2000، ص.558.
- (27) - Barbier (J) , Itinéraire historique et descriptif de l'Algérie, Paris, 1855, P.234.
- (28) - مارمول كربيخال، المصدر السابق، ج.2، ص.350.
- (29) - الأغا بن عودة المزاوي، طلوع سعد السمود في أخبار وهران والجزائر وإسبانيا وفرنسا في أواخر القرن التاسع عشر، تحقيق ودراسة : يحي بوعزيز، ط.1، دار الغرب الإسلامي، ج.1، بيروت -لبنان، 1990، ص.275-276.
- (30) - Bodin (M) : Tradition indigènes sur Mostaganem itinéraire Historique et légendaire de Mostaganem et de sa région, Oran, (S D), P46
- (31) -Boutin ; Reconnaissance des villes fort et batteries d'Alger, publiés par Gabriel esquer, Paris , 1927, P. 124
- (32) - أحمد بن هطال التلمساني، رحلة محمد الكبيرباي الغرب الجزائري إلى الجنوب الصحراوي الجزائري، تحقيق وتقديم محمد بن عبد الكريم، ط.1، عالم الكتب القاهرة، 1969، ص.25.
- (33) Anoyal (J.) « Mostaganem port méditerranée » Revue municipale de Mostaganem le année N1 août- septembre- octobre- 1955- p.04
- (34) Anoyal (J.) : " Création d'un port : Projets et réalisation", Revue municipale de Mostaganem, 1er Année, N 2, 1955-1956, P. 11.
- (35) - X - Le vieux Mostaganem in journal d'économie politique regional, N 17, 25 septembre 1920. p07
- (36) Bodin (M.) ; Op.Cit, P.11-12

الفنادق ودورها التجاري في المغرب الأوسط

أ.ة نعيمة عميروش

قسم التاريخ- جامعة الجزائر

لقد ازدهرت الحياة التجارية في المغرب الأوسط الإسلامي وبخاصة في بداية القرن التاسع الميلادي. فكثرت موانئ لمصاحبة التي أنشأها الملاحه الأندلسيين بمثابة أول خطوة نجه عنها تكوين مدن بحرية ككتس الحديثة ووهران وبونة الحديثة ومرسى نخرز ومرسى الدجاج وميناء بجاية، وهو ما تبرزه جليا كتب لرحانة على رأسهم ابن حوقل في القرن الثامن الميلادي و"بكري في القرن العاشر والإدريسي في القرن الثاني عشر الميلادي من خلال ذكرهم لموانئ ومراسي المغرب الأوسط ودورها في نشوء أهم طرق الملاحة البحرية في البحر المتوسط مع الإشارة إلى نشاط "تجار الأندلسيين في هذه الموانئ".

كما أن الموقع الإستراتيجي الذي يتمتع به المغرب الإسلامي المطل على البحر الأبيض المتوسط جعله محط أنظار الدول المتوسطية التي تسعى لتوسيع مصالحها التجارية والتوغل في القارة الإفريقية طيلة العصور الوسطى. حيث أبرمت في القرن الثاني عشر الميلادي وتزامنا مع الحركة الصليبية ونمو الحركة التجارية للمدن الإيطالية، سلسلة من الاتفاقيات بين المغرب الإسلامي والإيطاليين

نو صلب إلى بداية القرن السادس عشر الميلادي، عقدت حمدا وبيزا
التراندين في البحار مع سواحل المغرب الأوسط، حيث سجلت
أسبقية وجودهما في الحدود الفاصلة للمغرب الأوسط منذ بداية القرن
الثاني عشر الميلادي، وهو ما يتعلق في الاتفاقيات التجارية التي
أبرمتها الدولة المرابطية مع جمهورية بيزا، حيث في سنة 1166 م.
حيث أبحرت باخرتان مغربتان إلى بيزا من طرابلس ملك المغرب علي
بن يوسف بن تاشفين حملت على ظهرها بعثة دبلوماسية وهناك جرت
مفاوضات بين الدولتين وتم على إثرها التوقيع على معاهدة سلام
وتجارة سنة 1133م¹³.

وفي سنة 1155م عقدت الدولة الموحدية اتفاقية مع جمهورية
جنوة تضم عددا من البنود التجارية تتعلق بتجارة الجنويين في تونس
وطرابلس وسبتة وسلا وبجاية كما هدفت هذه الاتفاقية إلى حفظ
السلام بين البلدين وضمان علاقات طيبة¹⁴، وكانت الدولة الموحدية
تحدد الموانئ التي ترسو فيها السفن المسيحية، ففي سنة 1180م
أبرمت معاهدة مع تجار بيزا لم تسمح لهم بالمجارة إلا في سبتة،
ووهران، وبجاية، وتونس، والمرية، ولا ترسو سفنهم في بقية الموانئ
المغربية إلا في حالة الظروف المناخية السيئة¹⁵، كما انضمت بعد
ذلك كل من مدينة أمالفي ومدينة البندقية ومرسيليا إلى المنافسة
التجارية على موانئ الساحل الشرقي¹⁶، كما صب القطلانيون
انشغالهم منذ القرن الثالث عشر على النواحي والسيطرة على أهم

الموانئ المغربية كبجاية وتونس والمهدية ووهران والجزائر وطنجة وسبتة والجزيرة وجبل طارق^(٦).

ولعلّ تطور تجارة مدن المغرب الأوسط واهتمام المدن الإيطالية بها، دعمه اهتمام السلطة بإنشاء المؤسسات الاقتصادية والتجارية كدور صناعة السفن، الأسواق، القيسريات، والأهم بالنسبة لهؤلاء التجار المسيحيين المتوافدين إلى موانئ المغرب الأوسط، هو الاهتمام بإنشاء الفنادق التي تعتبر المأوى الوحيد لهم.

وقد شجعت الفنادق الموجودة في بجاية مثلاً، التجار المسيحيين على المجيء والمكوث بها، خصوصاً في القرن الثالث عشر الميلادي عندما سمحت الدولة الموحدية للتجار المسيحيين الجنوبيين والبيزيين والمرسلين ببناء فنادق لهم^(٧)، وهذا ما يعني أن هؤلاء التجار الأوروبيين أصبحوا يمتلكون امتيازات اقتصادية مهمة في المنطقة، واكتسبوا مراكز تجارية ثابتة، وأن السلطة الحاكمة تشجعهم على الاستمرار في نشاطهم التجاري، ومن الطبيعي أن يزداد إنشاء فنادق التجار المسيحيين في كل الموانئ والمدن الساحلية والتجارية في المغرب.

فما هو دور الفندق في تدعيم تجارة المدن المتوسطية في موانئ المغرب الأوسط ؟ وكيف كانت سياسة السلطة المغربية تجاه هذه المؤسسات ؟ من هو المسؤول عنها ؟ كيف تم تنظيمها ؟. هذا ما سوف نحاول الكشف عنه من خلال هذه الدراسة.

نقد تعددت التسميات التي تطلق على المنشآت المعدة لاستقبال المسافرين في الدولة الإسلامية. ووردت بأسماء مختلفة فسميت في بلاد الشام (الخانات) والتي يعود أصلها إلى اللغة الفارسية، حيث كانت تعني المبنى المقام على الطريق لإيواء القوافل والجنود، وفي مصر الوكالات أو (قيسارية) وهي رومانية أو (كارافان سراي) وهي تركية وتعني (قصر القافلة)، و(سمسرة) في اليمن، و(فندق) في المغرب والاندلس التي يرجح البعض أنها واردة من اليونانية (Pandokeion) .^(٩)

والفندق في المغرب الإسلامي هو اصطلاح يدل على محل للنزول أو لإقامة المسافرين خاصة من التجار ودوابهم وسلعهم، وهو عبارة عن مبنى كبير به مجموعة من الحجرات، تعرف بالبيوت، جميعها تحيط وتشرف على فناء رئيسي يتوسط المبنى، وتتكون معظم الفنادق من دورين، ولها مدخل واحد بوابته ضخمة يسمح بدخول الدواب التي يتم بواسطتها نقل السلع من وإلى الفندق^(١٠).

وقد شاع استخدام مصطلح الفندق في أقطار المغرب الإسلامي، حيث عرف منذ عهد مبكر، فقد كان يوجد في القرن الثالث الهجري/ التاسع والعاشر الميلاديين، فندق بميلة في المغرب الأوسط يسمى فندق فرجون نسبة لمالكه، وفندق البلزميين بالقيروان برقادة^(١١)، وبما أن ميلة مدينة صغيرة، فهذا يؤكد وجود الفنادق قبل هذه الفترة خصوصا بالمدن الكبرى^(١٢).

وقد كان لكلمة فندق في المغرب الإسلامي دلالة واستعمال قد لا ينطبق أحيانا على المفهوم المتعارف عليه، وهو ما تحدده المهام التي ارتبطت بالفنادق، والتي يمكن أن نستخلصها من خلال بعض الإشارات الواردة في المصادر الإسلامية، حيث نجد أكثر المهام شيوعا لفنادق المغرب ما يلي :

استعمال الفنادق للإقامة -نزل-، حيث كانت مكانا لإيواء الغرباء، وقد تعددت هذه الفنادق في المغرب كما تشير إليه كتب الرحالة، وكانت مقصدا للغرباء من مختلف الطبقات الاجتماعية، حيث يشير حسن الوزان إلى بعض الممارسات الرذيلة التي كانت تنتشر في فنادق فاس⁽¹²⁾. وكان عددها كبيرا حيث يذكر السبتي ثلاثمئة وستون فندقا بسبته⁽¹³⁾، وبلغ عدد الفنادق في فاس المعدة للتجار والمسافرين والغرباء أربعمئة فندق وسبعة وستون فندقا أيام الناصر الموحدي⁽¹⁴⁾، ويرجع إزدياد عدد هذه الفنادق كون بعضها جمعت بين الإقامة والمهام التجارية فتجد :

استعمال الفنادق كوكالات تجارية تقوم باستقبال وتخزين السلع، فقد ارتبطت العديد من فنادق المدينة بنشاط التجارة الداخلية وتجارة القوافل، حيث كان يتم استقبال البضائع القادمة من مختلف المدن في الفنادق وهناك تتم المبادلات والتخزين، إذ كان بالفنادق حجرات الإقامة بالدور العلوي ووسائل التخزين والعمل بالدور الأرضي فيشير السبتي إلى فندق غانم الذي يشتمل على ثلاث طبقات

والماء، ودارا وناسم مصريات وهو قديم البناء من بناء المراكطين^(١١)،
 ويدكر حمص الدوران، الصدوق التي تسمى بسبعينها التجار من داره
 اربعة حمار مربعة من الحامم^(١٢)، والى جانب هذا النوع من الفنادق
 يوجد مجموعة اخرى المشهورة بجمع ونسويق سلعة محلية مثل
 الفحم والزيت والملح، وقد يوجد أكثر من تاجر بهذه الفنادق
 يشتركون في التجارة في سلعة من نوع واحد^(١٣).

واسمعمل الصدوق كذلك كمستودع للسلع، فكانت الفنادق
 عبارة عن محارن، يدكر السبتي أن أعظم الفنادق بناء وأكثرها
 اسماعا ساحه الصدوق الكبير بسببة المعد لاختزان الزرع (القمح)،
 ويحتوي على اثنين وخمسين مخزنا ما بين هري وبيت، تسع تلك
 المحارن من قفزان الزرع الآلاف العديدة التي لا تبلغ الحصر، ومن
 صعامته أن له بابين : باب إلى صحنه والآخر إلى الشوارع المحملة
 الدائرة بالطبقة الثانية لكون الأرض مرتفعة من تلك الجهة تدخل
 على البابين الجمال بأحمالها مع الإرتفاع والإتساع الكبير، فإذا
 أبصر الرائي ما يدخل منها على الباب الأعلى ودورانها في تلك
 الشوارع بأقنابها وغرائر الزرع المحملة عليها هاله ذلك وتعجب
 منه^(١٤)، كما نهى يحيى بن عمر البدويين إذا أتوا بالطعام لبيعهوه فلا
 يتركوه في الدور والفنادق وأن لا يبيعهوه في الفنادق ولا في الدور وأن
 يخرجوه إلى أسواق المسلمين^(١٥).

استعمال الفنادق في الصناعات الحرفية، لقد وجدت العديد من الفنادق التي خصصت لجمع حبوب ومساعات مشابهة. فكانت تحتوي على مقادير أصناف الحبوب والتوابل والقلانسيين إلى غير ذلك من الصناعات التي صنعت تزاوُل بهذه الفنادق¹⁰

استعمال الفنادق في مجالات للتجارة الخارجية. حيث انتشرت في المغرب ابتداء من القرن الثالث عشر الميلادي فننادق التجار المسيحيين، وهي أبنية خاصة للوكلاء التجاريين المسيحيين وقناصلهم، وأربطت هذه الفنادق بنمو الحركة التجارية للمدن الإيطالية في موانئ الحوض العربي للبحر المتوسط¹¹.

فبروز المغرب الأوسط بنشاطه التجاري في القرن الثاني عشر الميلادي كما سبق ذكره، اقتضى إقامة أمكنة لنزول المسافرين من التجار، فخصصت أبنية لذلك الغرض ومنه شاع استعمال مصطلح فندق للتعبير عن مقر إقامة التجار المسيحيين، على أنه لم نعثر على ما يفيد عن وضع هذه الفنادق قبل القرن الثالث عشر الميلادي، ومعظم الفنادق القائمة من هذا النوع يعود للعهد الموحي والقليل منها قد يعود إلى العهد المرابطي. وبالمفهوم الذي عرفت عليه هذه الفنادق التي نتعرض لها في هذه المقالة فقد يكون هذا الاستعمال قد برز خلال هذه الفترة فقط وأن تلك الفنادق أحد نتائج التطور التجاري ونشاط حركة الموانئ التجارية، ولعل الفنادق التي وجدت قبل وتذكرها مصادر التاريخ الإسلامي في المغرب كانت مصطلحا مرادفا لما يعرف

في العمارة الإسلامية بالخان فكانت مؤسسة تجارية تزود النزلاء بالسكن وتخزين سلعهم وخدمات أخرى.

الفندق مكان لإيواء التجار المسيحيين

أقام التجار المسيحيون في المغرب في فنادق خاصة تخضع لقوانين صارمة، حتى ينسب لهم إتمام أعمالهم على أكمل وجه في الموانئ ويرجع ذلك النوع من المباني إلى بداية العهد الموحدى، حيث انتشرت في المدن الساحلية، وذلك تسهيلا للتجار الوافدين إليها والعمل على راحتهم أثناء تواجدهم. وقد احتوت مدن المغرب الأوسط كمدينة بجاية وتلمسان على عدة فنادق. وحمل كل فندق اسم الجالية التي تقيم فيه ولا تزارحها جالية أخرى فقد وجد في تلمسان فندقان خصصا لإقامة التجار الوافدين من جنوة والبندقية¹²¹، كما خصص فندق للميورقيين في مدينة بونة، وفندق للتجار المرسيليين في بجاية¹²².

وكان مصطلح الفندق كان يشير إلى حي كبير أو مدينة صغيرة تقع إما بجوار المدينة المغربية أي في ربضها¹²³، أو داخل المدينة وفي أهم مراكزها. أي حول المسجد أو بالقرب من دار الإشراف على عمالة الديوان¹²⁴.

وقد اهتم كل من أهل بيزة وفلورنسا وجنوة والبندقية والصقليين ومرسيليا وميورقة والأراغونيين والروسيين وكونط مونبلي الذين كانوا رعايا ملوك ميورقة وأراغون حتى سنة 1349م بإقامة مؤسسات تجارية بالمغرب، وكانت تونس والمهدية وطرابلس

وبجاية وتلمسان وسبته ووهران من أهم المدن التي توجد بها فنادق المسيحيين وقد كان لبيزة وجنوة مراكز تجارية بكل من صفاقص وقابس وسلا منذ القرن الثاني عشر، وقد جاء في وثيقة لأراغون أن تجار جنوة كانت لهم وكالة دائمة وإعفاء خاص بجيجل^(٢٦).

ويقطن هذه الفنادق في الغالب الأعم التجار المسيحيون والقناصل، خاصة منهم ممثلي الشركات التجارية الأجنبية، التي تقوم بعملية التصدير والاستيراد والإشراف على التجارة وتنظيمها. ولعلها كانت تتمتع بحصانة تشبه في هذا الأمر البعثات الدبلوماسية والسفارات^(٢٧)، لذلك أصبح الفندق في المغرب يشغل مكانة هامة في العمران الاقتصادي.

ولا تشير المصادر التاريخية الإسلامية إلا نادرا إلى وضعية الفنادق ونزلاتها في المغرب الإسلامي، في حين تعتبر الوثائق والاتفاقيات أكثر ما يفيد في تتبع تاريخ الفنادق ووصف وضعية التجار الأجانب وحياتهم اليومية في المدن الإسلامية^(٢٨)، وكان التجار المسيحيون يفضلون الإقامة قرب البحر^(٢٩)، فكان الفندق في المغرب المكان الأكثر أهمية بالنسبة لهم، لا يوجد بطبيعة الحال في كل مدن المغرب الأوسط، ولكن ما إن تظهر لدولة أوروبية الأهمية التجارية لمنطقة أو مدينة معينة في المغرب الإسلامي حتى تسعى عند السلطة للحصول على عقار مخصص لإيواء جالياتها من تجارها وعندما لا توجد مثل هذه المؤسسات يستخدم الفندق أو الخان

الاسلامي لذلك^(١٠٠)، فقد كانت بجاية حلقة وصل تجاري مهمة لذلك اقام البيزيين باعداد كبيرة فيها في القرن الثاني عشر^(١٠١)، وكانت هناك اتفاقيات تضمن لهم الامتيازات التي حصلوا عليها في شمال افريقيا، مع انه من الصعب تحديد تاريخ اول اتفاقية بين المغرب وبيزة إلا أنه أقدم تلك الاتفاقيات التي وصلتنا تعود لسنة ١230م، وقد جاء في أحد بنودها منح البيزيين حق إقامة فنادق وحمامات ومقابر وكنائس في كل مدن افريقية ومملكة بجاية^(١٠٢)، ومع أن الجنوبيين كانوا يمتلكون مباني هامة في العديد من المدن حيث تشير اتفاقية ١230م إلى أن مخازن الجنوبيين إلى مخازن الجنوبيين في تونس كل أوسع من مخازن البيزيين غير أنها لا تتوزع في كل المدن التي تتاجر فيها جنوة لذلك كانوا يضطرون لكراء أمكنة لتخزين سلعهم في مخازن أجنبية، وفي اتفاقية سنة ١236م طورت فيها جنوة من امتيازاتها في المغرب حيث حصلت على حق بناء فنادق مفصولة عن فنادق غيرهم من الجاليات المسيحية في المدن التي كانت تتاجر فيها^(١٠٣)، وكان للبندقية اتفاقيات مع المغرب منذ ١230م في نفس فترة اتفاقيات جنوة وبيزة ومرسيليا، ولكنها طورت امتيازات تجارها في تونس وبجاية إلى الحد الذي وصلته بيزة، فقد نصت اتفاقية في ١٠ أبريل ١25١م مع محمد أبي عبد الله والذي يضمن لمدة 40 سنة حماية الأمير لتجارة البندقية البرية والبحرية، ويمنحهم الحق في إقامة فنادق لهم في كل المدن التي يتاجرون فيها، وفي ١252م منح أمير تونس لتجار فلورنسا امتيازات تجارية وحق إقامة كنيسة وفندق بتونس^(١٠٤)

ونه يكر من "تسروري إقامة فنادق في المدن الثانويه التي
 يتحر ب مسيحيون فكان بالإمكان الاكتفاء بمحل متميز عن
 نتحر مسيحية لأخرى حيث يودعون بضائعهم في أمان وكان ملك
 مغرب عام 1359م يضع تحت تصرف التجار البيزيين منزلا في حالة
 تعذر وجود فنادق في المدينة. وكان هذا الحق مغولا لكل
 مسيحيين الذين منحهم السلطان امتيازات تجارية، ويذكر حسن
 نوزان أن صاحب قسنطينة أمر ببناء منازل ومخازن للجنويين الذين
 كانوا يتجرون في ميناء سكيكدة^(١٦٠). كما كانت فنادق
 مسيحيين موجودة بحي واحد ومجاورة لبعضها البعض وقد حرصت
 المعاهدات على تفريق الفنادق لكي تستقل كل دولة بفندقها^(١٦١).

وعلى هذا الأساس أصبحت الفنادق مقرات سكنية مستمرة
 يستأجرها المقيمون لوقت طويل أو بصورة مؤقتة، مع ذكر أنه لا
 نجد مادة تاريخية تشير إلى إقامة التجار مع عائلاتهم في تلك الفنادق
 ويرجع ذلك أكيد إلى منعهم من اصطحاب واستقدام نساء من بنات
 جنسهم من طرف السلطات المغربية كما تعذر عليهم التزوج بنساء
 من أهل البلاد^(١٦٢). فالإشارات النادرة والواردة في المعاهدات حول
 وجود النساء لا تذكرهم كزوجات للتجار وهذا ما تشير إليه اتفاقية
 1273م بخصوص قنصل القطاليين في بجاية ودخله المادي والذي
 يتضمن الأجر ودخل الفندقين والحانة. أجر شقق ومعامل كلا من
 الحناء والنساء^(١٦٣). وعلى الأغلب أن هؤلاء النسوة يعملن في
 الفندق^(١٦٤). كما أن بعض الوكلاء التجاريين كانوا يصحبون

سأعنه لتدبر ستغور نهنة ويخفقونهم في مناصبهم، مثلاً البيزي
مبارك شوسنسي مدي صحب وندد من مدينة بيرة إلى بجاية وضل
هناك وقتاً طويلاً حيث أخذ هناك علوم الرياضيات¹³

نفسه ككاتب فندقي تدبر وفق ضم دقيق، واختلفت ملكيتها
في تونس سنة 1724م فعهد الفندقي التي كانت تابعة للدولة والتي
كانت السلطة تحكمه تتدخل في بعض تطبيقاتها، حيث أشارت
معاهدة بين بيرة وسطرس حيث سمح هذا الأخير للبيزيين بإصلاح
فنادقهم في بحيرة وفي عدة، كما سمحت لهم بتوسيع فنادقهم في
تونس على غرار فندق الحويين¹⁴، كما أن بعض المعاهدات التي
أبرمها حكم تونس مع الدول الأوروبية أشارت إلى أن إصلاح
وتوسيع الفنادق يقع على عاتق دواوين البحر، مما يدل على أن
ملكية بعضها يعود إلى الدولة الزيانية¹⁵.

أما إذا كانت ملكاً عقارياً للجالية المسيحية التي كانت
تقيم بها، فهي التي تشرف على تسييرها وصيانتها وتوسيعها، وبناء
الكنائس وترميمها، ففي سنة 1251م سمح أمير تونس للبنادقة
بإقامة فنادق لهم في كل المدن التي يتاجرون فيها وضمن لهم حق
ملكيتها وحرية تسييرها¹⁶، وفي سنة 1281م أعطى المجلس الأعلى
للبنديقية تعليماته لقنصلهم بتونس باستعمال جزء من حقوق كراء
المتاجر والحمام العمومي وذلك لإصلاح الفندق¹⁷، وكان يتم تنظيم
الفندق في صورة مدينة صغيرة على رأسها القنصل ثم مجلس

استثنائي التحار والمندون^{٤٣} إلى أغلب الأحيان من^{٤٤} إلى شخص بشبه^{٤٥} ذلك تعليمات المدن التجارية العبرية الأوروسية^{٤٦}

ولم تنص المعاهدات التي أمضاها الملوك المسيحيون مع الملوك،
المغاربة على إعطاء الحق لمواطنيهم لإقامة فندق غير متوفر على مسدرة
وكنيسة، إذ توجد مقبرة خاصة بالجبالية المسيحية قرب الفندق.
وكنيسة يزدون فيها شعائهم وطقوسهم الدينية بحرية، لدرجه أن
أصواتهم كانت تسمع من الخارج^{٤٧}، وكانت هذه الكنائس
بسيطة في بنائها، وهي عبارة عن غرفة كبيرة، لا يسمع بارتفاعها
وعلوها كثيرا^{٤٨}، وقد عرفت كنائس الجنوبيين والبيزيين باسم
القديسة مريم العذراء - Sainte marie، ولعل رجال الدين الذين يقومون
بشؤون هذه الكنائس ويديرونها، كانوا يعينون من قبل أساقفة
مدنهم الإيطالية^{٤٩}، ففي سنة ١٢٧٢م طلب تجار بيزة بيجاية من
أسقفهم رجوع الكاهن جافيراو الذي فر من المغرب بعد الحملة
الصليبية التي قادها لويس التاسع على تونس^{٥٠}. وكان لكاهن بيزة
لقب خوري (curi)، وقد كان خوري بجاية كخوري بيزة تابعا
لكبير أساقفة بيزة ويؤدي له جزية سنوية وكانت إحدى متاجر
الفندق بتونس تحت تصرف مقر الخوري الذي يخصصه لأموره
الخاصة^{٥١}، ولم تكن للجمهوريات الإيطالية في تلمسان كنائس
أخرى خارج الفنادق.

كما كانت الكنائس موضع الاحتجاج فاقضي الفندق مذ كان
عليهم اتخاذ قرار حمايتي كما كان الحال سنة 1278م لما اجتمع التجار
والبحارة في كنيسة الصديق المارسييلي بجاية لتعيين قنصل لهم

سور الفندق

يحيط بالفندق سور خارجي عالي سميك الحدود مني من
الحجر أو الأجر يقام بين فنادق مختلف الجنسيات ويفصله عن
البناءات الأخرى، وله باب واحد منحدر وصلب يودي إلى ساحة مليئة
بالأشجار تحيط بها أروقة فيها مداخل للمنازل والمحلات الخاصة
بالتجار¹، ويمثل هذا السور أو الجدار حدود الفندق بحيث تنسحب
إلى ذلك بعض الاتفاقيات مثل الاتفاق الذي كان بين مملكة أرغون
وتونس حيث طلبت من أن ترفع أسوار فندق الحسنيين حتى لا
يتمكن من الدخول إلا من البوابة الرئيسية²، كما مثل حماية
لهؤلاء التجار وسلعهم من سكان المدن، وفي هذا السياق أشار بن
عذارى إلى تجار جنوة الذين انتهبت أموالهم التي في فنادقهم في
سبتة، ثم وقع الصلح وبموجبه عوّض أهل سبتة الجنوبيين عما
فقدوه³، وفي سنة 1293م في بجاية تعرض التجار المرسيليون للضرب
لأنهم رفضوا تأدية الضرائب وتسليم السلع قبل أخذ ثمنها، كما
شكلت الحانات المتواجدة في الفنادق مصدرا للصراع بين التجار
والسلطات الإسلامية، حيث أن المسلمون يتسللون لشرب الخمر
وكان أصحاب الحانات يبيعونهم رغم أن ذلك كان ممنوعا، ففي
سنة 1273. 1274م طرد القنصل القطالوني في بجاية حيث أنه

بالتسيير السين للقنصلية وبالسماح ببيع الخمر في مياي مخصصه لإقامة التجار^(٤٧).

وكان السور وسيلة للتفريق بين فنادق الطوائف المسيحية. ففي سنة 1234م أدت شدة الصراع بين البيزيين والجنوبيين إلى طلبهم من السلطة في تونس من رفع السور من أجل التفريق بين الفندقين ، فرغم تجاوز فنادق كل من بيزة وجنوة والبندقية ولكن لا يسمح للتجار من الانتقال من فنادقهم إلى الفنادق الأخرى ويفصل بينهم السور^(٤٨).

تتم حراسة الباب الرئيسي للفندق حراسة شديدة وكل مداخلة مراقبة. من طرف بوابين يختارون عادة من سكان المدينة المشهود لهم بالأمانة والصدق ويعتبرون جزءا من شرطة المدينة. ويحق لهم أن يمنعوا الأشخاص غير المرغوب فيهم، سواء كانوا من أهل المدينة أم أجانب، من دخول الفندق ما لم يكن لهم ترخيص من القنصل. أو غير مصحوبين بأحد المترجمين أو موظف من موظفي الجمارك، وحتى رجال الشرطة المسلمين لم يكن يسمح لهم بالدخول إلى الفنادق إذا كانوا يريدون أحد التجار المقيمين فيها، وقد يتوجب عليهم الاتصال أولا ومباشرة بالقنصل الذي يشرف على التاجر ومعالجة الأمر معه^(٤٩).

التخطيط المعماري للفندق

لقد كانت الفنادق ذات تصميم معماري واحد تقريبا في مختلف المدن وعلى مرّ العصور، فهو عبارة عن مبنى مربع الشكل

... الخمر، بمائة المصدق من طابقين أو ثلاثة طوابق، يخصص
... للمحازن والدكاكين والإسطبلات والحمامات.
والخمر، وبمائة المداولة والاحتشام، يسح على أفنية واسعة، وتحت
... الخمر، وبمائة المداولة، ويوجد مدخل صدق قرن عمومي، وما
... الخمر، وبمائة المداولة، اشتمت حصيدا لراحة النزلاء الأجانب فقد
... الخمر، وبمائة المداولة، متاجر لبيع الخمر خاصة بالتجار
... الخمر، وبمائة المداولة، مرسيليا تفرض على مندوبها بسببه
... الخمر، وبمائة المداولة، متجر واحد لبيع الخمر للمسيحيين
... الخمر، وبمائة المداولة،

ومحيط بالصدوق مساحات شاسعة داخلية تستعمل لتفريغ أو حمل البضائع حتى يسهل على الموظف المكلف بالضرائب مراقبة حركة البضائع بعين المكان ودفع الرسوم المقررة عليها. أما المطابخ الأولى والثاني، فقد خصصا لغرف نوم وراحة التجار^(١٠).

وعليه احتوت الفنادق على مقر سكن القنصل وكنيسة ومضبرة وفرن ومكان كاتب العدل وفي غالب الأحيان يكون مجهز بحمام عمومي^(١١)، وإذا لم يتوفر الفندق على هذا المرفق، فإن الاتفاقيات كانت تنص على أن يوضع حمام المدينة العمومي يوما كل أسبوع في خدمة المسيحيين، وكان للتجار من البندقية في تلمسان. عكس الجاليات الأخرى، الحق في الذهاب إلى الحمامات العمومية بالمدينة كلما أرادوا ذلك تنفيذا للمعاهدة المبرمة مع الدولة الزيانية^(١٢).

الفندق مكان لتبادل السلع

من الجدير بالذكر أن الفندق في المغرب عبارة عن مكان محصن لإيواء التجار المسيحيين، تحصل هذه البضائع من قبلهم وتسعى بالجملة، فوظيفته في التحريم والبيع هذه البضائع من قبلهم مكانا لتبادل السلع، وكان الفناء أين يتسوق هذه البضائع من قبلهم موضعا للمحادثات والاتفاقيات حيث يتم هذه عمليات البيع والشراء وتلك المبادلات كانت تحدث بين التجار المسلمين والمسيحيين المقيمين في المدينة. كان بالإمكان إيجاد تجار أجانب أو حتى مسلمين^(١١)

فلم تمنح الإتفاقيات والمعاهدات للأوروبيين دور الدولة بتجارتهم إلى جوف الصحراء، وإنما كانوا يسيطرون على هذه الممرات لتجار المسلمين واليهود المحملين بالبضائع التي تشتهر بها المدن الداخلية وبلاد السودان^(١٢).

دور القنصل في تسيير الفندق

كان ممثل الجاليات المسيحية هو القنصل المقيم في الميناء المسئول عليه والذي يتولى تنظيمه، وكان يتم تعيين القنصل من طرف التجار الذين يعينون من بينهم مسئول وممثل لهم أمام السلطات المحلية، ولكن بسرعة أخذت حكوماتهم مهمة تعيين القنصل أو ترسيمهم^(١٣)، ولكن المرسلين ولمدة طويلة من الزمن هذه المرسى لمواطنيهم التجار الذين يتراوح عددهم من عشرين إلى عشرة على الأقل حق انتخاب قنصل من بينهم في الموانئ التي تقع فيها الدائرة

فحصل وكابوا يلزمون لشخص معين بهذه الطريقة بقبول تلك المهمة . وهناك من كان يرفض كما هو الحال بالنسبة لتاجر في بجاية سنة 1298م

أما قنصل قحطانيون فإنه إن كان أحيانا يعين من طرف التجار فإنه على العموم يته تعيينه من طرف بلدة برشلونة . مجلس المنة . في بجاية . وفي تلمسان يعينه الملك الكونت . ملك أرغون كونت برشلونة .^(١٠) وكان قنصل البندقية يعين من طرف دوق البندقية وحده . وقد يكون القنصل مراقبا من طرف سلطة أعلى مرتبة منه ففي تلمسان تفوق سلطة القائد الأعلى (قائد القوات القحطالانواراغونية) سلطة القنصل الذي له سلطة الفصل بين الرعايا والتجار القحطالانيين، وهو بمثابة القاضي الأعلى للمسيحيين^(١١) .

كانت مدة خدمة القناصل قصيرة تتراوح بين سنة وسنتين^(١٢) . وكانوا جميعا ينتمون إلى طبقة التجار حيث أن مرسيليا قد منعت في حوالي القرن الثالث عشر اختيار القناصل على تجار الخمر والسماسرة، ومن ثم لا تدخل في مهام القنصل الإشراف على متجر الخمر، ففي سنة 1273م 1274م طرد القنصل القحطالوني في بجاية حيث اتهم بالتسيير السيئ للقنصلية وبالسماح ببيع الخمر في مباني مخصصة لإقامة التجار^(١٣) .

وفي بعض الأحيان يحدث خلاف بين القنصل وأتباعه، ففي سنة 1285م في بجاية طلب من تجار جاليته تفريغ سفنهم المحملة

بالفتح وبالتوحة بها نحو قطالوبيا التي تحتاج إلى تحرير هذه المادة تحوفا من هجوم الفرنسيين عليها. ولكن التجار خافوا على أرباحهم فافرغوا حمولتهم. بل أكثر من ذلك توجهوا إلى حاضن بجاية واشتكوا من تصرفات القنصل، فقام هذا الأخير باعتقاله¹⁷¹

كما قد تؤثر الخلافات والانقسامات بين التجار من نفس الحالية على القنصل ويتهم هذا الأخير بالميل لفئة على حساب فئة أخرى، وهو ما حدث لقنصل الميورقيين في بجاية في سنة 1330م الذي إتهم بكونه مجرماً¹⁷².

تعطي المعاهدات الحق للقنصل في مقابلة السلطان مرة في الشهر لمعالجة القضايا الخاصة بجاليته سواء التجارية أو القضائية في حالة الخلاف بين أي تاجر مسيحي ومسلم، فبموجب معاهدة 1265م بين بيزة وتونس يسمح للقنصل بمقابلة الوالي مرة في الشهر، كما يمكنه مقابلة والي المدينة التي يقيم بها مباشرة وفي كل الأوقات للنظر في انشغالات جاليته¹⁷³، أو مرة في الأسبوع في حالات نادرة¹⁷⁴. وإذا كان القنصل العام يوجد في مدينة ما، فإن نوابه كانوا يمثلونه في مدن أخرى ويشرفون على فنادق لهم¹⁷⁵.

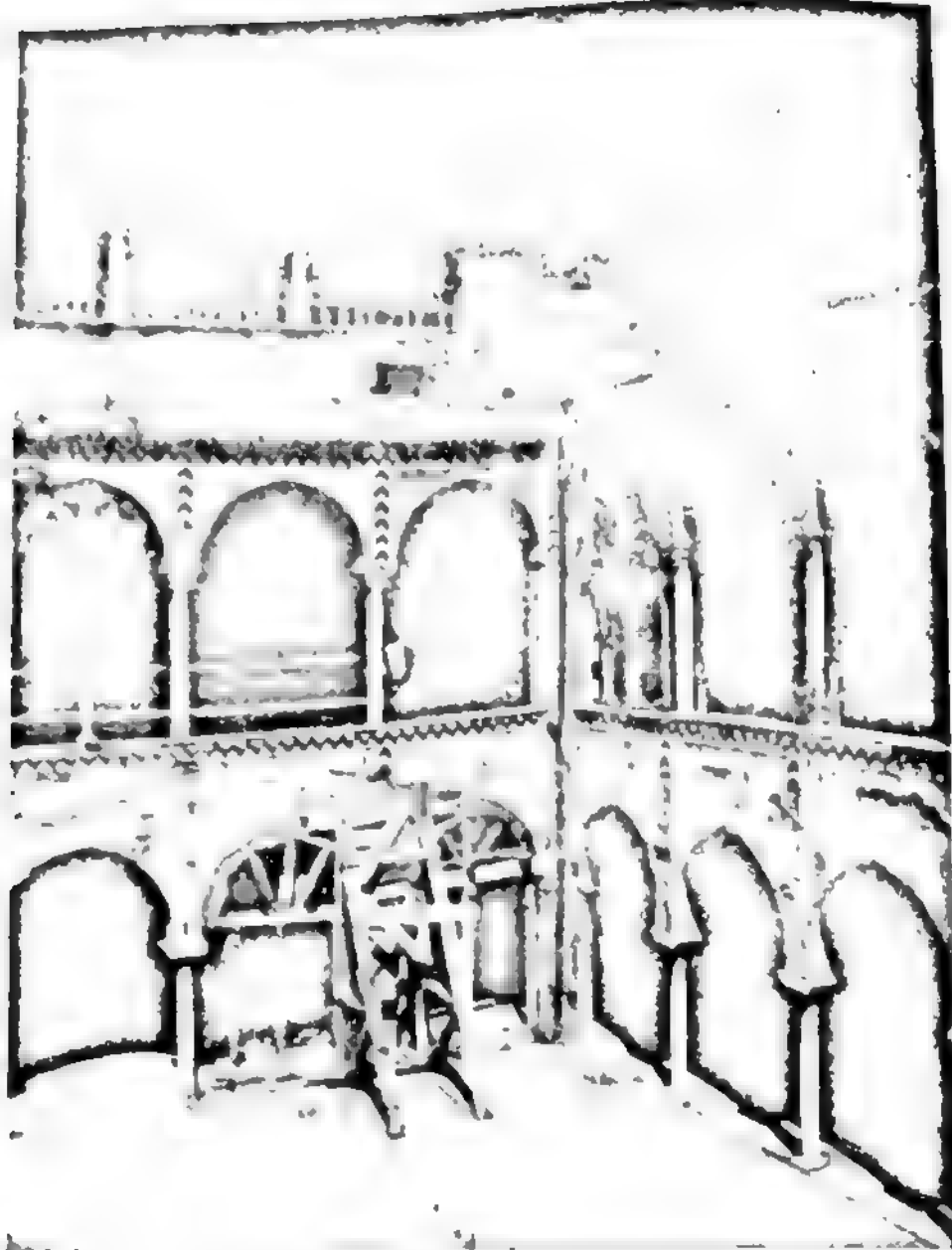
ويسمح للقنصل باصطحاب أربعة أو ثلاثة خدم وحصانين، وعلاوة على ذلك كان القناصل يتصرفون في عدد كبير من الأعوان المكلفين بوظائف ثانوية مثل الوكلاء ومستخدمي الفنادق والكتبة

و نعدول. وكان القنصل يقتطع جزءا من دخل الفندق الذي يشمل مبلغ كراء غرف الفندق والمخازن كراتبا له'

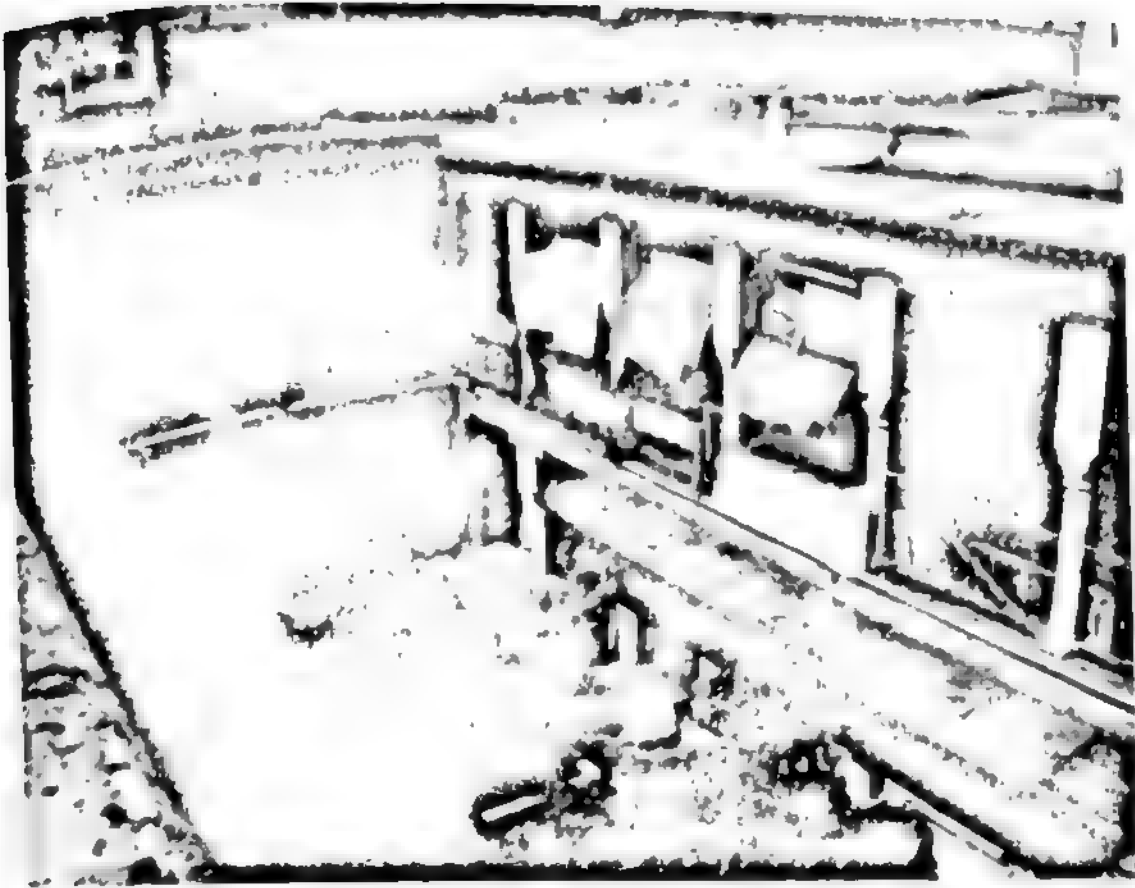
فقد كان للقناصلة سلطة الفصل في كل النزاعات المدنية والجنائية التي تحدث بين مواطنيهم وكان يطبق عليهم القوانين والأعراف الجارية في بلادهم وذلك في القضايا التي لا يوجد بها أي طرف آخر أجنبي^(١٢٨).

على العموم تمثلت الوظائف الأساسية للقنصل في تسيير شؤون الفندق وإدارته. وفي القضاء بين الجاليات المسيحية والدفاع عن مصالحها سواء تجاه السلطات المحلية أو الأجانب.

وفي الأخير يتضح من خلال كل ما ذكرناه. أن هذه الفنادق في المغرب كانت تمثل أحياء تجارية لمجتمعات مسيحية صغيرة تعبر عن هويتها السياسية وتمارس حريتها الدينية في ظل حماية السلطة الإسلامية. ومرتبطة بالنشاط الاقتصادي للموانئ المغربية الإسلامية عن طريق احتوائها لتجارة تلك الموانئ.



لوحة 01 بناية فندق قديم بالجزائر



لوحة 02 بناية فندق قديم بالرباط.

الصور مأخوذة من الموقع الإلكتروني

www.2.ac-lille.fr/arabe/caravanserails.htm

الهوامش :

(1) . أنظر ما ذكره الرحالة والجغرافيين المسلمين في وصف مدني المغرب الأوسط، ابن حوقل، صورة الأرض، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت لبنان، 1992، ص 79، 76، أبي عبيد البكري، المغرب في ذكر بلاد صعيدة والمغرب، مكتبة المثنى، بغداد، ص 88، أبي عبد الله الأريسي، بلاد إفريقيا وجزيرة الأندلس، مقتبس من كتاب رده مستحق في حقه من تحقيق وتقديم وتعليق اسماعيل العربي، ديوان مطبوعات جامعة الجزائر، 1983، ص 153، 161، 169، 171-175

1. Mas-LATRIE Louis de), Traites de paix et de commerce et documents divers relatifs aux relations des chrétiens avec les arabes de l'Afrique septentrionale au moyen age, paris, 1886, p.22

أنظر كذلك، عبد الهادي التازي، التاريخ الدبلوماسي للمغرب من عهد النعمان إلى اليوم، مطابع فضالة-المحمدية، 1987، المجلد الخامس ص 22-23

2. Mas-LATRIE . Op.cit. p. 106 .

3. Ibid p 23

(5) أنظر علاوة عمارة، دراسات في التاريخ الوسيط للحرر والمغرب الإسلامي ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008، ص 144

(6) عمر سعيدان، علاقات إسبانيا القطلانية بتمسان في القرنين 13-14 من تحرير 14م، دراسة وثائق ورسائل ومعااهدات وتعليق وتحليل، طعة 1، جمعية التونسية، 2002، ص 48.

7. Mas-LATRIE . Op.cit. p 89-90

8. J. J. Gasse - Dictionnaire Encyclopedique de L'Islam , traduction Yve Thoraval, présentée par Jacques Berque - article : Funduq , Caravanserail , p. 132 , 75
9. Ibid p 132

10) القاضي العماد. كتاب افتتاح الدعوة، تحقيق فريحات الدشراوي. الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية الحراس، الشركة الوطنية للتوزيع تونس، 1986، ص 71، 5250.

11) إبراهيم حركات، النشاط الاقتصادي الإسلامي في العصر الوسيط، إفريقيا الشرق، الدار البيضاء، 1996، ص 196. ويشير الحكري إلى عدد كبير من الفنادق المنتشرة في مختلف أنحاء المغرب، ص 35، 36، 40، 46، 72، 75، 79.

12) الحسن ابن محمد الوزان الفاسي، وصف إفريقيا، ترجمة محمد حجي، محمد الأخضر، طبعة 2، دار الغرب الإسلامي، لبنان، 1983، ص 231-232.

13) محمد بن القاسم الأنصاري السبتي، اختصار الأخبار عما كان ينفرد سبته من سني الأخبار، تحقيق عبد الوهاب بن منصور، طبعة 2، الرباط، 1983، ص 38.

14) ابن أبي زرع الفاسي، روض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس، الرباط، 1972، ص 46-48.

15) ابن القاسم الأنصاري، نفس المصدر، ص 39، والمصرية يقصد بها الشقة

16) الحسن الوزان، نفس المصدر، ج 1، ص 233.

17) مثل فندق الزيت، فندق الفحم، فندق الملح أو فندق الخضر، حيث حملت هذه الأسماء باعتبارها الفنادق التي إختصت بتجميع وتسويق هذه الأنواع من السلع. أنظر برا 275. وكان يوجد في بجاية وتونس فندق الخمر، وإحتصر بتجميع وبيع الخمر بموافقة ومراقبة السلطان، أنظر

Mas-LATRIE, Traité de paix, p213.

18) ابن القاسم الأنصاري، نفس المصدر، ص 3938.

19) يحي بن عمر الأندلسي، كتاب أحكام السوق، تحقيق محمود علي مكي، الطبعة 1، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، 2004، ص 78.

20) أنظر جودت عبد الكريم يوسف، الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في المغرب الأوسط خلال القرنين الثالث والرابع الهجريين، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ص 81.

(221) وسيمطرق لدراسة هذا النوع من المصادق بالذات من خلال هذه المقالة

(222) حسن الوران، نفس المصدر، ج 2، ص 70

Mas Latrie, *Tratés de paix*, p. 176, p. 97 (documents) (223)

هو بل مدينة ساجارة، ربطها ملاحات بحارة من الملاحين الأوربيين، وهو على حدق

حاصر بحالها، هذا لا يجد ربحا لاسمه في الميناء الإسلامي أو في الوثائق

التي تتضمن نشاط التجارة ووضع الفصل

(224) العادري، مؤيدش، تاريخ المغرب الإسلامي، طبعة 1، دار الطليعة للطباعة

والنشر، بيروت، 1994، ص 99.

(225) انظر امر التماسه الانصاري، نفس المصدر، ص 41، انظر كذلك

Charles Emmanuel Dufourcq, *La vie quotidienne dans le port méditerranéen au moyen âge*, Paris 1975, p. 116

Mas Latrie, *Tratés de paix*, p. 92 (226)

و انظر كذلك عبد الهادي التاري، نفس المرجع، م 5، ص 231.

(227) Charles E. Dufourcq, *L'Espagne catalane et le Maghreb aux VIII^e et XIV^e siècles*, Paris, 1968, p. 52

(228) وهذا استندت في هذه الدراسة من وثائق Mas Latrie, *Tratés de paix et de commerce et documents divers concernant les relations des chrétiens avec les arabes de l'Afrique septentrionale au moyen âge*

(229) براشنيك، تاريخ افريقية في العهد الحفصي، ج 1، ص 464

(230) Dominique Valeran, *Les marchands latins dans les ports musulmans méditerranéens : une minorité confinée dans des espaces communautaires*, in *Identités confessionnelles et espace urbain en terre d'islam*, ed. Meropi Anastasiadou Dumont, REEMM, 107-110, 2005, p. 439

(31) - Mas Latrie (Louis de) *Aperçu des relations commerciales de l'Italie septentrionale avec l'Algérie au moyen âge* Extrait du tableau de la situation des établissements Français en Algérie, 1843-1844 Imprimerie royale, Paris, 1845, p. 89

(32) Ibid, p. 10

(33) Ibid, p. 13

(34) Ibid, p. 14-15

(35) Mas Latrie, *Tratés de paix*, p. 92.

انظر كذلك، عبد الهادي التازي، المرجع السابق، ص 214، حسن الوزان، نفس المصدر، ج 2، ص 99

(16) عبد الهادي التازي، نفس المصدر، ص 212

(17) برانشفيك، المرجع السابق، ج 1، ص 461، 464

(38) Dutourcq, Op cit p120

وينظر دومنيك ان النساء الموحودات في الفندق واللاتي تشير اليهن المعاهدات هن حوارى امهات اولاد سموا مع اسباذهم، وبعد ابن عبدون يهي في كتاب ساء دور الخراج عن كشف رذوسهن خارج الفندق، كما نهى عن أن يكون متسل فنادق التجار والعرباء امرأة، وهيه إشارة إلى وجود نساء يعملن في الفنادق بالمغرب والأندلس

انظر Dominique Valérian , Op cit. 440

و ابن عبدون التيجيبي، رسالة في القضاة والحسبة، تحقيق فاطمة الإدريسي، طبعة 1، دار ابن حزم، لبنان، 2009، ص 110، 113.

(39) Mas Latrie, Traites de paix, p 130-131, Dominique Valérian , Op cit p440

(40) 16 p, Mas Latrie, Aperçu des relations commerciales

(41) سامي سلطان، "الجاليات الإيطالية في الدولة الزيانية"، مجلة سيرتا، عدد 10، أفريل 1988، ص 91.

(42) Mas Latrie, Aperçu des relations commerciales, p14.

انظر كذلك، سامي سلطان، نفسه.

(43) التازي، نفس المرجع، ج 5، ص 233.

(44) Dominique Valérian , Op.cit. 44

(45) Mas Latrie, Traites de paix, p90 Attallah Dhina : Les états de l'occident musulman aux XIIIè et XIVè siècles, Alger : OPU/ENAL, 1984, p.380

د. محمد بن أحمد بن قاسم العقباني، تحفة الماطر وغدة الدامسر في حفا
شعائر وتغيير المناكير، تحقيق : علي الشنوية، مجلة المعهد العربي
لدراسات الشرفية بدمشق، عدد 19، 1967، ص 171

(17) -Max -LATRIE, Traité de paix, p

(18) -Ibid p17-18

(19) -Ibid p 90-91 Dominique Valerian, Op cit p442

(20) - Dominique Valerian, Op cit 442

9. عبد الهادي التازي، نفس المصدر، ص 231

(21) - Dominique Valerian, Op cit 440-441

10. بن عبد رزق أبو عباس، البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، (مطبعة
1964، ج3، ص 346، 347

(22) - Duboucq, Op cit p119-120

(23) -Dominique Valerian, Op cit. 441

(24) -Max -LATRIE, Op cit, p. 91

(25) -Ibid p 89-90

أنظر النوحة رقم 01 و02

11. وتمكنه كذلك من كراء متجر لخياطة، وآخر لإستقباله وممران
نصفي تجلید، وتوصيهم بتخصيص متجرين، واحد لهم وآخر لثلاث وبنفس
تحتوي على أن توضع رهن إشارة التجار الموازين والمكاييل المصدق من طرف
سلطات المعنية بالبلدية، ويمنع هذا القانون تربية الخنازير كما يمنع اقامه
لحافرات بالفضدق، أنظر :

Max -LATRIE, Op cit, p. 89-90

(26) -Dominique Valerian, Op cit 442

Max -LATRIE, Traité de paix, p185.

12. القادري بوتشيش، تاريخ الغرب الإسلامي، ص 95.

(27) -p 105 Max -LATRIE, Traité de paix.

Dominique Valerian , Op.cit. 442-443

(63) Mas -LATRIE, Op.cit. , p 183-184

(64) Dufourcq, Op.cit p117

(65) Mas -LATRIE, Traité de paix, p. 88

166 إبراهيم شفيك. تاريخ افريقية في العهد الحفصي. ج 1. ص 465

(67) Dufourcq, Op.cit.121

1681 وفق معاهدة 1251م بين سلطان تونس والبندقية، أنظر

Mas Latrie, Aperçu des relations commerciales. p14

(69) Dufourcq, Op.cit.118

أنظر كذلك. عمر سعيدان. علاقات اسبانيا القطلانية بتمسان، ص 554

1701 عبد الهادي التازي، نفس المرجع، ج 5، ص 230.

(71) Dufourcq, Op.cit.p 119-120

(72) Ibid. p.118-119

(73) -Ibid.

(74) -Mas -LATRIE, Traité de paix, p.87

Mas Latrie, Aperçu des relations commerciales p11

1751 إبراهيم شفيك، تاريخ افريقية في العهد الحفصي. ج 1، ص 467

1761 نفس المرجع، ج 1، ص 469.

1771 نفسه.

1781 المرجع السابق، ج 1، ص 467.

العلاقة التجارية بين الجنوب الجزائري والموانئ من خلال أعمال "كاريت CARIT"

د. عبد العزيز شهسي
المدرسة العليا للأساتذة
بوزريعة

تقديم

عاش أرنست كاريت Ernest CARIT من عام 1806 و عام 1890. كان ضابطا برتبة نقيب في سلاح الهندسة للحرس الفرنسي بالجزائر. كما كان عضوًا باللجنة العلمية الحرارية ومشاركًا لها. وظهرت أعمال "كاريت" في مجموعة الأرشيفات الخاصة بالعلوم للجزائر خلال سنوات 1840-1841-1842، والتي نشرت باسم من الحكومة الفرنسية. وكانت تنقسم إلى خمسة أجزاء:

1. العلوم التاريخية والجغرافية (16 مجلد)
2. العلوم الطبية (مجلدان)
3. الفيزياء العامة (مجلدان)
4. العلوم الفيزيائية والحيوانية والنباتية والجيولوجية (16 مجلد)
5. الآثار والفنون الجميلة (3 مجلدات)

فخص "كاريت" مجموعة العلوم التاريخية والجغرافية بجزائريهما

الجزء الأول يتمثل في «دراسة للطرق التي يسلكها العرب - نحر، الجنوبي من الجزائر وعمالة تونس» وكان الهدف من تلك الدراسة، هو وضع خرائط جغرافية للطرق في تلك المنطقة - الجزء الثاني تمثل في : «بحوث في الجغرافيا وتجارة الحرن الجنوبية». فكتب بالتفصيل عن حركة التجارة بين مختلف مدن الجنوب الجزائري، وكذا البضائع التجارية.

كما قدم "كاريت" في مجالات أخرى عدة أعمال. من أهمها : «من تجارة الجزائر مع إفريقيا الوسطى وبلدان البربر» .

ولا شك أن الطرق هي الرابط بين المناطق المختلفة. وعليها تقوم حركة التجارة الداخلية والخارجية. كما يرتبط بعض هذه الحركة بالموانئ البحرية على الساحل الشمالي. لاسيما من حيث الواردات والصادرات.

وبذلك كانت أعمال "كاريت" مهمة. وجديرة بالدراسة والتقديم في هذا المجال.

الطرق

" Etude des routes suivies par les arabes, dans la partie méridionale de l'Algérie et de la Régence de Tunis " (1)

قسم "كاريت" الجزء الأول من أعماله إلى نقاط انطلاق ووضع لها أرقام. ويمكن أن نختصر المراكز الكبرى وارتباطها بالشمال الذي يصلها إلى الموانئ.

نقطة لانطلاق رقم 9. تخص بسكرة (ص 58)

يقول "كاريت" نعلم أن بسكرة حاليا هي مستعمرة من طرف الخرسيين. وموقعها إذا هو محدد بدقة. ونحن هنا نعطي تيج نرست نتي وصفت بعد الاحتلال، كمعطيات حقيقية، نعرفة بعض محطات الرابطة.

ثم يقوم بعرض التفاصيل كالتالي :

محطات وصول : 1. الجزائر عن طريق بوسعادة. 117 مرحلة

عن طريق المسيلة. 98 "

2 قسنطينة. 59 "

3 سطيف. 52 "

4 تبسة. 73 "

أولا من بسكرة إلى الجزائر (ص 59)

عموما . يوجد طريقان يصلان من بسكرة إلى الجزائر

فالطريق الأول يمر جنوبا على بوسعادة

والطريق الثاني يمر شمالا على المسيلة

1) من بسكرة إلى بوسعادة : (ص 59 - 63)

يقوم "كاريت" بعرض مفصل للمراحل من حيث العدد وأسماء الأماكن والمحطات ويقسم المسافة بين بسكرة وبوسعادة على ثلاث

محطات بمختلف مراحلها. فطريق الشرق من بسكرة إلى مدوكال
يحدد بـ 22 مرحلة.

ويمر المسافرون المتجهون عموما من بسكرة إلى مدوكال،
بالأوطاية والحمام، وهما محطتان في الطريق من بسكرة
إلى قسنطينة.

ثم يقوم بتقسيم الطريق بين بسكرة ومدوكال إلى محطات
ومراحل. كما يقوم بتحليل الطريق المؤدي من بسكرة إلى بوسعادة
عن طريق مدوكال، ويستخلص أنه يحتوي على 51 مرحلة.

بينما المساحة بين بسكرة وبوسعادة عن طريق الوسط تقدر
بـ 49 مرحلة

(2) من بسكرة إلى المسيلة : (ص 63 - 64)

لا يوجد إلا طريق واحد يمر على مدوكال وعين الكلبة،
ويتكون من 22 مرحلة.

ثم يعطي "كاريت" تفاصيل تلك المراحل.

(3) من بوسعادة إلى الجزائر : (ص 64 - 65)

- من بوسعادة إلى سيدي عيسى بن محمد = 21 مرحلة
- من سيدي عيسى إلى سور الفزلان = 11 مرحلة
- من سور الفزلان إلى حمزة (البويرة حاليا) = 10 مراحل
- من حمزة إلى وادي الزيتون = 5 مراحل

من وادي الزيتون إلى الجزائر = 21 مرحلة
- النتيجة من بوسعادة إلى الجزائر = 68 مرحلة
كما يشرح تفاصيل هذه المراحل.

4) من المسيلة إلى الجزائر : (ص 66 - 67)
يوجد طريقان من المسيلة إلى الجزائر، أحدهما يصل إلى
سيدي عيسى وهو طريق الغرب، والآخر وهو طريق الشرق يمر على
النوارة، ويلتقيان في حمزة.

- طريق الغرب من المسيلة إلى سيدي عيسى = 12 مرحلة
- المسافة بين المسيلة وحمزة عن طريق سيدي عيسى = 33 مرحلة
- طريق الشرق من المسيلة إلى حمزة عبر النوارة = 28 مرحلة

حوصلة

1. الطريق من بسكرة إلى الجزائر المار ببوسعادة هو كالتالي =
117 مرحلة :

بوسعادة. 49 مرحلة

سيدي عيسى. 21 "

حمزة. 21 "

الجزائر. 26 "

2. الطريق من بسكرة إلى الجزائر، مروراً بالمسيلة هو كالتالي =
98 مرحلة :

المسينة. 39 مرحلة

سيدي عيسى. 12 "

حمزة. 21

الجزائر. 26 "

ثانيا : من بسكرة إلى قسنطينة : (ص 68 - 75)

يوجد طريقان رئيسيان يصلان من بسكرة إلى قسنطينة ،
فالتريق الأول يمر بباتنة والقنطرة.

والطريق الثاني يمر بجبل الأوراس ، ولكنه قليل العبور ،
بسبب القبائل التي تعيش في الجبال ، وتجعل الطريق غير آمن
لمسافرين معزولين.

1- الطريق من قسنطينة إلى بسكرة عبر القنطرة = 63 مرحلة ،
وهو كالتالي :

الانطلاق من قسنطينة : - مول الاصنام. 24 مرحلة

- باتنة. 7 "

- مرجة الأكسور. 10 "

- القنطرة. 5 "

- لوطاية. 7 "

- بسكرة. 10 "

2 الطريق من قسنطينة إلى بسكرة عبر الأوراس.

يمر "أ" "شرق من الطريق السابق، ويمر بتزولت، ومنعة، وحميرة
وشرير. وتتراوح مسافته بين 65 و 59 مرحلة حسب فرعي الطريق.

كما يشرح "كارييت" تفاصيل هذه الطريق والمسافات بين
النحطات

ثالثا : من بسكرة إلى سطيف : (ص 75 - 81)

يمر الطريق من سطيف إلى بسكرة عبر طينة أو مدوكال

1 طريق طينة : تتراوح مسافته بين 52 و 47 مرحلة. حسب فرعي الطريق.
2 طريق مدوكال : تحدّد فيه المسافة بين سطيف وبسكرة بـ 88 مرحلة

رابعا : من بسكرة إلى تبسة : (ص 81 - 89)

يمر الطريق من بسكرة إلى تبسة عبر خنقة سيدي ناجي

1- من بسكرة إلى خنقة سيدي ناجي

توجد ثلاثة طرق من بسكرة إلى خنقة سيدي ناجي. فالأول
يمر بتهودا. والثاني يمر بقرطة. والفرع الثالث وهو الأول. يقع
جنوبي الفرعين السابقين. معاذيا مجرى وادي جدي. إلى غابة
حوش سيدي صالح. ثم يتجه إلى خنقة سيدي ناجي. عبر بادي
مثل الفرعين الآخرين. ومتبعا مجرى وادي العرب.

وحدّد المسافة بين بسكرة وخنقة سيدي ناجي كالتالي

- من سكره إلى خنقة سيدي ناجي عبر تهودا، وبادس = 21
- مرحلة، كد يلي
- تهودا = مرحلة
- باديس = 11
- الخنقة = 10

- من سكره إلى خنقة سيدي ناجي عبر قرطة، وزريبة الواد،
 وبادس = 24 مرحلة، كالتالي :

- قرطة ... 4 مراحل

- زريبة الواد ... 10

- باديس، 3

- الخنقة، 7

- من سكره إلى خنقة سيدي ناجي عبر سيدي عقبة، وحوش
 سيدي صالح، وزريبة الواد، وبادس = 29 مرحلة وهي كالتالي :

- سيدي عقبة، 4 مراحل

- حوش سيدي صالح، 10

- زريبة الواد، 5

- بادس، 3

- خنقة سيدي ناجي، 7

2- من خنقة سيدي ناجي إلى تبسة

توجد أربعة طرق تؤدي من خنقة سيدي ناجي إلى تبسة،

كالتالي :

الطريق الأول يعبر خيران وسيبيخة النمامشة، ومسافته = 36 مرحلة

الطريق الثاني يعبر جلال والسبيخة، ومسافته = 42 مرحلة

الطريق الثالث يعبر جلال وسيدي عبيد، ومسافته = 52 مرحلة

الطريق الرابع يعبر بودخان وسيدي عبيد، ومسافته = 45 مرحلة

النتيجة : وبهذا تكون المسافة الاجمالية بين بسكرة وتبسة =

73 مرحلة

وقد شرح "كاريت" تفاصيل الطرق والمسافات والمحطات ،
وتكلم عن المحطات القديمة، وأجرى مقارنات، ووضع تعليقات.

نقطة الانطلاق رقم 11

من خنقة سيدي ناجي إلى تزولت (ص 97)

يمر الطريق من خنقة سيدي ناجي إلى قسنطينة بخيران.
وتكون المسافة من خنقة سيدي ناجي إلى خيران 9 مراحل، ومن خيران
إلى قسنطينة 18 مرحلة، وبالتالي تكون المسافة الإجمالية 27 مرحلة.

نقطة الانطلاق رقم 55

تعتبر تقرت عاصمة وادي ريغ. (ص 220- 225)

1) من تقرت وصولا إلى : - بسكرة..... 46 مرحلة

- سيدي خالد..... 50 "

- الفيض..... 43 "

- دمد..... 74 "

2) يمر الطريق من تقرت إلى بسكرة عبر قرى وادي ريغ وصولاً إلى المغير، ومسافته 26 مرحلة

ومن المغير إلى بسكرة، توجد ثلاثة طرق هي :

- طريق الوسط. 18 مرحلة
- طريق الغرب يعبر مليلي. 24 مرحلة
- طريق الشرق يعبر سيدي عقبة. 20 مرحلة

ويذكر "كاريت" جميع القرى والأماكن التي تعبرها الطرق ويحدد المسافات مع التعليقات.

3) من تقرت إلى سيدي خالد. (ص 236 - 237)

يمر الطريق عبر المغير، وتقدر المسافة بـ 50 مرحلة - مع تفاصيل كثيرة

نقطة الانطلاق رقم 56 :

من تماسين إلى تقرت، تقدر المسافة بـ 3 مراحل

نقطة الانطلاق رقم 57 :

من كوينين (إحدى القرى الرئيسية بوادي سوف) وصولاً إلى (ص 242 - 250)

- تقرت. 24 مرحلة
- الفيض. 30 مرحلة (عبر قمار)
- بسكرة. 51 مرحلة (عبر الفيض أو المغير)
- تبسة. 91 مرحلة (عبر الجرف)

وَمِنْهُمْ مَّنْ يَّتَّبِعُ أَهْلَ الْبَيْتِ وَهُوَ كَذَّابٌ

نقطة الانطلاق رقم (3)

غرداية (عاصمة وادي ميزاب)

١٠- من غرداية إلى تقرت = ٨٢ مرحلة (ص ٢٦٤)

وتمركب المسافة من توقرت إلى غرداية كالتالي : - بليت

عمر..... 5 مراحل

الحجيرة.....15*

نقوسه، 17

قرارة 27

18..... - غرداية.

(2) من غرداية إلى بوسعادة (ص 271-272)

يعبر الوطنية وزكار، وتقدر المسافة بـ 115 مرحلة

نقطة الانطلاق رقم 64

من متبلى إلى غرداية = 10 مراحل (ص 272)

نقطة الانطلاق رقم 65

من القرارة إلى غرداية = ١٨ مرحلة (ص 272-273)

نقطة الانطلاق رقم 67

ورقلة (عاصمة الواحات) (ص 276 - 297)

- من ورقة إلى القرارة. 24 مرحلة

- من ورقة إلى نقوسة. 6 مراحل

• من ورقلة إلى الأغواط يوجد طريقان - أحدهما يعبر غرداية = 94 مرحلة :

- من ورقلة إلى غرداية.32 مرحلة
- من غرداية إلى الأغواط.62 "
- والطريق الآخر يعبر القنطرة = 94 مرحلة :
- من ورقلة إلى القنطرة.24 مرحلة
- من القنطرة إلى بريان.16 "
- من بريان إلى الأغواط.54 "

التجارة

Recherches sur la géographie et le commerce de l'Algérie
Mérindionale " 14 "

وهي الجزء الثاني من أعمال "كاريت CARETTE" في
هذا الموضوع.

قسم "كاريت" هذا الجزء إلى ثلاثة كتب. ويهم هذا الموضوع
الكتابان الأول والثالث.

الكتاب الأول : مناطق التبادل. جاء فيه : (ص10 - 88)

- 1) - تقسيم الجزائر الجنوبية إلى ثلاثة أقسام. وكل قسم يضم
المناطق الرئيسية وموقعها الجغرافي. وعواصمها. وعدد مدنها
وقراها، وإنتاجها، ونشاطها.

منطقة نصحر، شرقية

سمو سوك وري ريع وتمسج وورقة، والريان، والأوطاية.

منطقة نصحر، نومي

نصه وري مبر وولاد نيز، والحضنة

منطقة نصحر، لغربية

نصه وحت قصور، وحس عموز، وأعالي الشلف، وأولاد

سمو سوك

(2) علاقات تجارية بين الجزائر وإفريقيا (ص 89-100)

(3) الأسواق ص 100

منب وحت توت، وم حورف، ومنتمة في عين صالح،
واوغروت، وتيميكات، وقبلي، وأوف، وتيت، وتمنطيط،
وغروية، وسو، وسركوزة، وتيميمون، وشروين

(4) - أسواق التوارق / ص 100

الكتاب الثالث: مواد التبادل، جاء فيه:

1/ الحركة العامة للسلع

1- الحركة الداخلية / ص 100-105

تقوم نقوش من نسيج بين جنوب الجزائر وشمالها، وبين
الشرق والغرب، فتشمل في مثل تموز وأقمشة الصوف، بينما تنقل
إلى النصحر، لحبوب، ونقصن، ولأعنام، والسمن.

ويذكر كارت جميع السبل التي يقوم بهذه الحركة التجارية، والمناطق التي تتوسط فيها، والأسواق التي يوصل إليها. ثم استمال مثل تلمسان، والمدينة، وتبارت، وسعيدة، والشلف، وثنية الأحد، وجندل وبوغار، من ناحية الغرب أما من ناحية الشرق فقسطنطينة، ووادي العثمانية، وتلاغمة، وبوسعادة، والمسيلة.

وتعتبر بوسعادة حلقة وصل يوميا بين مدينة الجزائر وسكان الزيبان، فهي تتصل ببسكرة، وتقرت، والأغواط، ووادي ميزاب، ومفتوحة على المدينة غربا، وقسنطينة شرقا.

2- الحركة الخارجية : (ص 196-204)

وهي العلاقات الجزائرية بعمالة تونس، والمملكة المغربية. ومناطق الجنوب.

يشير "كارت" إلى أن المواد المستوردة من أوروبا، والمتمثلة في النسيج، ومواد التجميل، والحديد، وغير ذلك من السلع، تأتي من إيطاليا وفرنسا، ومالطا إلى المملكة المغربية عبر جبل طارق، وإلى عمالة تونس.

ومن هناك تجد المصنعات الأوربية طريقها إلى الجنوب الجزائري، كما تصله داخلة مباشرة من موانئ وهران، والجزائر، وبجاية، وسكيكدة، وعنابة.

ويلعب الجنوب الجزائري دور الوساطة في الحركة التجارية الخارجية، بين مناطق جنوب الصحراء، والمناطق الشمالية التي تعتبر أيضا مناطق وموانئ للسلع المصدرة إلى أوروبا والمستوردة منها.

(2) النقود، والمكاييل، والأسعار : (ص 205-213)

بين "تضاربت" تعدد النقود المستعملة، واختلاف مكاييل والأسعار باختلاف المناطق في الجنوب الجزائري.

(3) - المنتوجات الرئيسية للجزائر الجنوبية

1- زيت الزيتون : (ص 214-216)

ينتج الزيتون في حدائق بسكرة، والسفوح الجنوبية نحر الأوراس، وجبال القبائل. وباعتبار أن إنتاج بسكرة من زيت الزيتون فسر فهي يأتيها من جبال الأوراس، وتسوقه إلى الريبان ووادي ربيع وورقلة.

ينما إنتاج القبائل من الزيتون فهو يمتد من قسنطينة شرقا إلى شرشال غربا. ويسوق جزء من زيت الزيتون في أسواق مدينة الجزائر، ليصدر إلى مرسيليا، ومنها إلى باريس.

2- أقمشة الصوف : (ص 216-220)

ينتج الجنوب الجزائري : البرنوس، والحايك، ونحلات والزرابي، ولكن يبقى إنتاجه قليل الفعالية بالنسبة لأندلس ومصر والمناطق الشمالية.

3- التمور والنخيل : (ص 220-228)

تنتج التمور في البيئات الصحراوية الماسدة نه. ويذكر إنتاجها لاسيما في واحات توات، وتيديكلت، والأغواط. وورق ميزاب، وورقلة، وتقرت، وتماسين، والزيبان. وورق سوه.

ويبعد تقدي كل مناطق الجزائر من هذه التعمير، فجزء
كبير منها يتصرف في ذلك

ويتم مناطق البحر بقصر من قبل لجنة للاقليم، وهو
تربط بمشروع حد وتستعمل احداث البحر في سبيل بيوت،
كما تستعمل بعد لندسة ايضا وعرض اخرى

نحبوب ص 221-222

تعتبر ميون فيض بانر، وميول احصنة، منطقة توحيد
محصنة لانتاج بحوب بانحرار الجنوبية، ويسوق لانتاج في
مناطق محورة

2- البرود وغيره (ص 223)

من هذه مناطق منتجة البرود في جزائر الجنوبية، منطقة
تزيين واولاد غاش، حيث توجد مناجم ملح البرود.

ويحتل كارتيت بترجمة مضطرب، والمعلومات التي اوردتها في
جدول منظمة ودقيقة

خلاصة

من خلال تقرير مضبوط، تمكنت فرنسا من هذا الحرق بين
مختلف المناطق، وربطت الجنوب الجزائري بالشمال والموانئ الساحلية،
وذلك للهيمنة على الحركة التجارية، والاستفادة من الثروات.

1- La collection l'exploration scientifique de l'Algérie

L'exploration scientifique de l'Algérie est une collection de publications
publiée par ordre du gouvernement en six fascicules de 1830 à 1844.
Paris : Imprimerie royale, 1830-1844.

La collection comprend 10 fascicules, qui publient les résultats des
matériaux collectés pour l'exploration scientifique de l'Algérie.

Sciences historiques et géographiques

Sciences naturelles

Physique générale (1830)

Sciences physiques (1831-1832-1833-1834-1835-1836-1837-1838-1839-1840-1841-1842-1843-1844)

Archéologie et beaux-arts

2- Carette, L. Du commerce de l'Algérie avec l'Europe, les côtes et les villes
barbaresques : réponse à la note de M. de la Fontaine, député de la
commission des crédits supplémentaires, sur le commerce de l'Algérie, par L. Carette
A. Guyot, Paris : 1844

3- Carette, L. Etude des notes sur les produits, dans la partie orientale de
l'Algérie et de la Régence de Tunis. Imprimerie royale, Paris : 1844

4- Carette, L. Recherches sur la géographie et le commerce de l'Algérie (partie orientale).
Suivies d'une notice géographique sur les côtes de l'Algérie. Imprimerie royale, Paris :
Renou Imprimerie royale, Paris : 1844

العلاقات التجارية بين ايةالة الجزائر وليفورن خلال القرن الثامن عشر ودور اليهود فيها

الأستاذة بليل رةمونة
جامعة معسكر

إن أول علاقات الأيالة مع ليفورن خلال القرن 18م، يضعنا في ضوء تاريخه، خاصة بالعلاقات العامة والعلاقات الخاصة باليهود الذين سيطروا وبصفة شبه كاملة على التبادل التجاري مع هذه الميناء المتوسطية. ففي البيان التجاري المؤرخ بـ 22 فبراير 1822¹، والمتضمن قائمة البضائع المصدرة على متن السفينة Brigantin اللسان 18، سادة القبطان جوزيف جاك Joseph jacque de Marseille ثم إحصاء 18 محمل يهودي، ومسلمين ومسيحيين لحساب 24 تاجر يهودي، و3 تاجر مسلمين وتاجرين مسيحيين.

ونعود أهمية علاقة الأيالة التجارية مع ليفورن التي احتلت المرتبة الثانية بعد مرسيليا إلى يهود ليفورن، الذين زادت هجرتهم نحو الجزائر خلال القرن 17م، باعتباره العصر الذهبي للقرصنة، فنوزع هؤلاء عبر مختلف المدن الجزائرية. وكانت هذه الفئة تحت حماية القنصل الفرنسي مقابل دفع حقوق القنصلية كملاوة أو أجر إضافي Casuel، بسبب المضايقات الإدارية ولذلك لأن الأقليات الأجنبية لم تكن لديها تمثيلات دبلوماسية..

وتوسعت هجرة يهود ليفورن. بعد أن دأب مسيحتهم في حوض البحر الأبيض المتوسط، وأوروبا كـتجار أقوياء فقد استمادوا من ميثاق الامتياز الذي اصطلح عليه بـ Livornana والذي يسمح للبحار اليهود بالإقامة في موانئ بيزا Pize وليفورن. فبموجب هذا الامتياز سمح لهم دوق توسكانا¹ بإنشاء مخازن للبضائع وإقامات للعبيد، مصدرها القرصنة.

وقد سمحت علاقة هؤلاء اليهود مع بني جلدتهم بالجزائر، وتنقلاتهم المستمرة بين المدينتين، بتسويق البضائع، التي يصعب تصريفها، في الموانئ الأوروبية. وتثبت الوثائق، والكتابات أهمية المبادلات مع ليفورن، ومرسيليا. من خلال التجار الكبار الذين وردت أسماؤهم بصفة تكرارية في السجلات التجارية كعائلة ابوقية، وسفورنو، وبوشناق، وفالنسي، وسرور وغيرها من العائلات وأسست العائلات الليفورنية التجارية المنقلة إلى الجزائر، شركات ووكالات تعد اللبنة الأولى للشبكة التجارية اليهودية، التي تحول نشاطها إلى احتكار فعلي للتجارة الخارجية، فكانوا تحت حماية الداي، وحكومة الأتراك، وقناصل فرنسا وإنجلترا، ويقول شالر في هذا الصدد :

“إن مراسلتهم مع اليهود الآخرين المقيمين في الخارج جعلت منهم الطائفة الوحيدة من السكان التي لها معرفة صحيحة بالشؤون الخارجية...”

وكانوا المصدر الأساسي لتسريب المعلومات حول شؤون
الايالة السياسية، والاقتصادية وعن القرصنة لصالح السلطات
الرسمية التوسكانية، والقناصل الأجانب إما عن طريق الرواية
الشفهية أو الرسائل.

أهمية العلاقات التجارية مع ليفورن

لقد عرف يهود ليفورن كيف يستفيدون من الاضطرابات
والتحولات التي طبعت حوض البحر المتوسط منذ القرن 16 م، ومن
التشتت الجغرافي للفارين منهم من الأندلس الذين تم توظيفهم في
الهيكل التجارية المنتشرة في جنوب أوروبا وإيالات شمال إفريقيا،
فقد استغل هؤلاء معرفتهم بقضايا العملة، وباللغات، والمعاملات
التجارية، التي فاقت إمكانيات حكام الجزائر، إلى جانب مهاراتهم
وانعدام البنوك، في تنشيط وخلق نظام من القروض والضمانات
بفوائد خيالية.

وبفضل نشاطاتهم الواسعة جعلوا من ليفورن، ومرسيليا،
والجزائر، مثلثا ذهبيا ومحورا رئيسيا، للنشاط التجاري المتوسطي،
فهو موانئ لتجارة متعددة، ومراكز تجارية بين أوروبا ودول المغرب.

وقد احتلت العلاقات التجارية الجزائرية عامة، واليهودية
خاصة مع ليفورن مكانة مميزة في التجارة الخارجية للإيالة. فهي
تحتل المركز الثاني بعد مرسيليا، لوجود أعداد كبيرة من اليهود
وهجراتهم المتزايدة. فقد وجدوا كل التسهيلات التجارية، ويتأكد

ذلك من خلال ديناميكيته حركته الهجرة اليهودية بين ليفورن والجزائر بصفة مستمرة إما عن طريق الممارسة الشخصية أو في شكل العلاقة بين التاجر ووكيله "Le mateur et le facteur" فعلى سبيل المثال لا الحصر كان (سلمون ليفي برام وكيلاً لأبيه حاييم اليزا ليفي) في مدينة الجزائر، وإسحاق ستورا وكيلاً لأبيه يعقوب ستورا (1770).¹¹ وجاكوب إسرائيل دي تونس الذي ذهب إلى ليفورن وترك بالجزائر أخوه جاكوب إسرائيل وابنه إسحاق وبذلك تكون العلاقة بين التاجر ووكيله هي علاقة قرابة (عائلية)

إن العلاقة التجارية المبنية على الروابط العائلية جعلتها تحتفظ بأعمالها وتجاريتها بليفورن مدعمة إياها باستشاراتها بالجزائر. بدلا من أن تهاجر كلية إليها. وبذلك تكون حركة الهجرة اليهودية مجرد حركة لرأس المال التجاري اليهودي المبني على الربح الذي قد يصل إلى 400٪. فحركة رجال المال والأعمال اليهود لم تكن ترتبط بالرغبة في الاستقرار في منطقة معينة وذلك هو حال أبراهام بوشعرة (ابن مقدم الطائفة اليهودية الذي استقر فترة في ليفورن حيث تولى أشغال أبيه)¹²، ثم عاد إلى الجزائر في 1757.

لقد لاحظ Fillipini اعتمادا على سجلات الضرائب سنة 1804 أن البيوت التجارية اليهودية ذات الأصل من شمال إفريقيا تمثل 42.64٪ من مجموع البيوت التجارية وتدفع 41.53٪ من مستحقاتها

بمبلغ 100 مليون دولار سنوياً. ويشكل نفوذ شمال أفريقيا 10% من مجموع الدخل
لنشطة والسيوت التجارية الثلاث التي تقوم بالعمل المستمر هي:

سليمون كوهني ماكسري ◀ 100/100 هريفا، مستحقات مدفوعة.

دافيد بوشناق ◀ 945000 فرنك مستحقات مدفوعة

أيريا عرييد ◀ 807455 فرنك مستحقات مدفوعة.

هذه البيوت مكلمة بنطوبر معشاة اليهود في تجارة ليفورن،
المصرف الأول والثاني نحد لهما ذراعاً في الجزائر وهي تعكس لنا
حقيقة النفوذ المالي لليهود الذين استفادوا أيضاً من نظام
الكمبيالة إذ تبادلوا بموجبها السلع مع أوروبا، آسيا وإفريقيا. وقد
تعود جذور النجاح التجاري لليهود ليفورن إلى ما قام به جاكيت
Jaquete الذي نجح في توطيد علاقاته مع الطبقة الحاكمة بالجزائر
بتقديم خدمات استشارية وتجسسية عن البلاد الأوروبية.

العلاقات التجارية

بفضل هذه الفئة نشطت المبادلات التجارية مع هذا الميناء،
فهم عنصر فعال في الدائرة التجارية، إذ يقومون بدور الوسيط الذي
يقدم رأس المال القرض بسعر فائدة 3% في الشهر أي 36%
سنوياً، فكم هي الأرباح التي يجنونها من وراء هذه العملية
البنكية؟ وغالباً ما يكون تسديد هذه القروض في ليفورن لدى
عملهم هناك.

السفن المستعملة

عند تناول العلاقات التجارية من الضروري التطرق إلى الوسائل التقنية وهنا سنعتمد على Lallipam الذي تضحى المحفوظات الأرضيفية - ألا وهي السفن التجارية باعتبارها أداة التجارة ومعظمها من النوع المتوسط (كالبولاكس والترنات والبنك) فما هي جنسية السفن التي اعتمد عليها التجار في عملية المبادلات بين الجزائر وليفورن ؟. وهذا الجدول يبين جنسية هذه السفن خلال القرن 18م.

نستخلص من خلال الجدول الضرورة في استعمال السفن
الأجنبية لخدمة المبادلات التجارية ليس فقط بين الأيالة وليفون بل حتى
مع مناطق شمال أفريقيا والدول الأوروبية، وتعكس النسب الواردة في
الجدول سيطرة السفن الفرنسية وكذلك الانجليزية والهولندية في
النصف الأول من القرن 18م، بينما تظهر في النصف الثاني سيطرة
الدول المحاربة السويد والبندقية وراقوزا، حيث تراجعت الحاجة إلى
السفن الفرنسية باستثناء سنة 1776، فنستنتج¹ أن اليهود استعملوا
سفن ذات جنسيات تربطها بالأيالة معاهدات واتفاقيات.

إن طبيعة العلاقات التجارية وحركة رأس المال تجعلنا نعتقد أن
المحرك الأساسي والشركة الأم مقرها ليس إيطاليا بل الجزائر،
فليفون تمنحهم سهولة الانخراط في الأوساط التجارية المتوسطية ثم
العالمية، أما الشركات والوكالات الملحقه مقرها المركزي ليفون²
التي تتوفر فيها شروط تأمين البضائع (إذ تم تأمين البضائع من الجزائر
إلى ليفون سنة 1780 بمبلغ 14.225 Pezze أي ما يعادل 69.702 ليرة)³.

إن أهمية الميناء كونه منطقة عبور للبضائع المستوردة
والمصدرة للمناطق التي توجد معها علاقات مباشرة، فمن خلالها تقام
استثمارات تجارية مربحة خاصة للتجار الكبار الذين يسعون إلى
ضمان علاقاتهم التجارية مع ليفون وتوسيع أفاقها التجارية كـ :
كوين سودال Coen Sudel ودينوس⁴، والميزة الأخرى أن العلاقات
بين الطائفة اليهودية اتخذت شكل التكتل العائلي كعائلة بوشعرة

مستعملين الحنطري وبوسميو . هذه المواد مع نهاية القرن 18م رابطة تجارية قوية لها تأثيرها الاقتصادي والسياسي.

ب. الصادرات

تعددت وتنوعت صادرات اماله الحنطري نحو ليفورن . وتأتي في مقدمه المواد المستمدة المواد الأولية التي بلغ متوسطها خلال القرن 18م (1800) . وهي موجهة لنموذجي الورشات الايطالية والأوروبية بالإضافة الى تصدير الحبوب بمختلف انواعها ، فموانئ بايلك الشرق (عناية ، النمانه والقل) كانت ترسل الى ليفورن كميات كبيرة من القمح الحصل الذي لا ينتج في المناطق الايطالية لصناعة العجائن ، ويمر حجم تصدير الحبوب بمرحلتين :

• 1700 - 1725 : يتميز الربع الأول بنسب ضعيفة 2.21%.

• 1730 - 1795 تعرف مبيعات الحبوب نحو ليفورن قفزة بمعدل

1.86%

ويعود ضعف المرحلة الأولى الى المنافسة الشديدة لميناء مرسيليا (تجارها وشركاتها) التي تعمل على استيراد اكبر كمية ممكنة من موانئ الشرق الحنطري . فليفورن تحتل المرتبة الثانية ، ورأس المال المستعمل للتوريد والتصدير لم يتجاوز المليونين من الجنيهات التورية⁽¹⁸⁹⁹⁾ . بينما يختلف الوضع في 1700 و 1795 إذ ارتفع تصدير الحبوب إلى (1899) بسبب الظرفية السياسية وهي الثورة الفرنسية والحاجة الماسة للقمح . فقد استفاد هذا الميناء من حياده في هذا الصراع.

ومن بين البضائع والسلع المستعملة في تصدير مواد المستعمرات :
من 1810 إلى 1811 ، وصلت شحنة على متن السفينة (ليولو الصغير)
محماء بالبحر ، مواد أخرى " وبالاعتماد على "هادي" أن مجموعة
من البضائع اليهود (أبراهام هابيس ، موسى دي كوين ، أرون مالكو
وحداد بوب مانتورو) جهزوا بنقطة Pinque محمل بالشمع ،
الكافور ، القرنفل ، القرفة والسكر " .

ومن بعض الحالات الاستثنائية تلعب المواد المصنعة دورا في
مصادرات البضائع من 1700 ساهمت بـ 16.71 % ويذهب Fillipini³² إلى
أنها من غنائم القراصنة أو تعود لحركة بعض السفن في تفرغ
الحمولات في بعض الموانئ كوجود صندوقين للكتب العبرية في
مصادرات الجزائر في سنة 1795 وذكرنا سابقا أن ليفورن مركز
الثقافة العبرية

إن تنوع المصادرات نحو ليفورن لا يقتصر على البضائع فقط
بل يسجل إرسال بعض المعادن الثمينة من سبائك ذهبية وقطع
نقدية " ، فقد سجلت وثائق أرشيف ما وراء البحرباكس إرسال علب
من النقود بمختلف أنواعها من الجزائر نحو ليفورن " بفرض شراء
البضائع والسلع لإعادة بيعها في الجزائر ، فقد أرسل ما بين 1822 -
1824 (11 إرسال للنقود) (سلطاني قديم ، دورو ، محبوب....).

ويعتبر هذا حركة رأس المال باتجاه ليفورن أو حتى
باستعمال الكمبيالة Lettre de change ويدخل هذا في إستراتيجية

نحدر في سبيل تصنع من شمال فالتسوق الليفورنية بحاجة
رعة نذهب

وسبيل حدودنا عن السفن التي دخلت ليفورن قادمة من
الجزائر

1830-1826	1825-1821	1820-1816	1798-1794	نشرت
133	91	69	54	عدد السفن

يتبين أن الحركة التجارية قد اشتدت مع نهاية القرن 18م
وبداية القرن 19م، باستغلال الظرفية السياسية (الحروب
النابوليونية) وكذلك إلغاء الامتيازات الفرنسية.

ج. الواردات

لا تشكل واردات شمال إفريقيا عموما من ليفورن سوى
12.6% أو 16% وتبقى الواردات متواضعة مقارنة بالصادرات، لقد
نافس ميناء مرسيليا ليفورن في أسواق شمال إفريقيا، والجدول
التالي يوضح حجم الواردات من هذا الميناء :

السنوات	القيمة التورية	بالليرة	النسبة %	مجموع واردات شمال إفريقيا	النسبة %
1765	489975		8.61	919911	15.98
1770	312032		6.90	731055	16.16
1775	300345		5.83	832705	16.16
1780	479955		4.83	1248912	12.57
1785	663558		5.64	1802955	15.32
1790	676935		4.69	2104564	14.58
1795	776160		176	3679257	8.33

بعض الحدود حجم الواردات ١٩٠٠ بحرين وللمه وال
 منس من مواد مصنعة، مواد زراعية (كالمحاصيل)، الحيوانية
 ذهبية والفضة (الرحام الأبيض والربيع الأبيض) ١٩٠٠
 بعض الأموال المرسلة إلى الجزائر ومن الأرجح أنها موجهة إلى زوايا أو
 قضاة الاسرى أو بضع، ففي ١٧٦١ ذهب القس القار يو ١٧٧٧
 ١٧٧٧، والى ١٧٨١ سكين سدقي لشراء سلع زوايا عام
 سجنها تخريبها بالنسبة للقادمين الحدود من اليهود إلى واقع
 شمال أفريقيا ومنها الجزائر

لقد أصبحت ليهون قطعنا نحاربا لا يهوى الاستعداد
 حركاتهم في المنطقة الشمالية والجنوبية
 والعمالة اليهودية التي مضت الأمانة من الحصول على الام
 المحظورة في بعض الأسواق الأوروبية الأخرى

وينشأ محتوى الواردات في جميع مناطق الأمانة، ودرهم
 منس في الخارج والتمتدح الحروب، واليهود الحاديين
 منس ودرهم منس ليهون والفرسان الذين منس
 جميع منس ليهون وبعض منس محدودة المشيرين بطرا المرسلة
 لبعض منس ليهون في الأمانة الذي له منس في زوايا
 في منس ليهون هذا له منس من استعمار زوايا المرسلة
 وتطور قيمتها.

سمر بولاش - مع سقوط سلطنة سمرقند وبعدها أحمولان
 وبعد سيطرة اليهود على الحملات الثانية من هناك، إذ يشترك عدد
 من اليهود في سحر سمرقند نحو بحر قزوين والبحر الأسود
 وربي أو حزن تري معهن، خاصة في منتصف الأول من القرن 14م

في 27 مايو 1705 تم توجيه بصاعة من نيفوزن إلى الخزانة من
 قس موشني - شار تيمورازي وأخري من سمرقند ويهود من بحر
 وسنبر - بصانع مختصة من قس ككر من Joseph verfat. Joseph brauchara

ومن خلال تفحص الوثائق نلاحظ الأرقام الخاصة بالصناديق
 موحدة عكس نوريات. فقد سحر هدي حملات سمرقند
 ساجد نيفوزن أو عرسيب من قبل اليهود. في حين تسجل موعده
 لبصانع أو لاكتفاء بصاعة متنوعة، قد يعود ذلك إلى التهرب من
 ترسود نجمركية. لأن نشاطات مخفية كانت تفرص على ما
 يستورد يهود صرانب مرتفعة (12) من قيمة تصديرها، لذلك
 اتبع التجار اليهود حيلًا وأنساب ملتوية لتهرب من دفع تلك الترسود
 كإهمال التكتية

د. التهريب

تعتبر عملية "تهريب وما يجر عنها عدة من نشاط تجاري
 موازي في الأسواق السوداء من النشاطات التجارية وأن كانت بطريقة
 غير شرعية ذات الانعكاس السلبي والإيجابي وذات مرد ودية كبيرة

رغم مخاطرها العديدة، وهذا النشاط لم يبدأ في القرن 18م بل كان معروفا قبل ذلك، ومتداولا حتى القرن 19م" وكان هذا النشاط بحاجة خاصة في مجال الأسلحة والمعدات الحربية التي كانت بحارتها محظورة نحو الجزائر من بعض الدول الأوروبية، ومع ذلك، كان الجزائر تتحصل دائما عليها لأنها كانت تشد بل نشاطا جديدا بالسياسة للبلد، وهو النشاط الذي وحد فيه اليهود محالا للربح

وكان يهود مرسيليا وليفون همزة وصل بين الجزائر وهولندا في تهريب الأسلحة إذ يمكنون الأيالة من الحصول على المواد المحظورة في أسواق أوروبا، كما أنهم عملوا كعملاء مزدوجين بتقديمهم الخدمات لمن يدفع أكثر في حالات الحصار أو المقاطعة

إن البراءة البابوية، والمراسيم الملكية المادة 11 من البراءة III coena domini تعاقب كل من يبيع أسلحة ومعدات حربية للمسلمين

في نهاية القرن الثامن عشر اشترى اليهودي صمويل مواتي Samuel Moatti بضائع من مرسيليا محضور تصديرها بموجب قانون 12 بليفيوس العام III الموافق ليناير 1794 والتي كان الداي حسن بحاجة إليها.

وكانت ليفون أحد المراكز الأساسية لهذا النشاط ليس فقط بالنسبة للبضائع المحظورة بل حتى في ما يخص الجوازات، وتزوير الوثائق والأسماء والرايات، فالكثير من الوثائق الليفونية تعلمنا أن العديد من سفن البندقية محملة بتمتع المشرق كانت تحمل

وكانوا ينفذون به به ساحة البحر بسيرة في ساحة حرم
والبرتغال كانا في حالة حرب مع حرم

كانت مسألة الحواريات تحت حمة - مع - تسع حدة
معروفه لدول تصديقة من نفوذ - وم - في نشر حركة
التحرير في حرم البحر - في حرم - في حرم - في حرم
لحصن سان فيليب بمارقة وحدث نفوذ من حواريات تبعد
قصود استعماري في البحر متوسط حمة - في حرم - في حرم
ولم يقتصر التحرير على حرم - في حرم - في حرم - في حرم
شمل بعض مستحدثات الآلة - في حرم - في حرم - في حرم
الكورسيكيين في مناطق الشركة الفرنسية

ومما سبق يتضح نمط التفكير في حرم - في حرم - في حرم
اقتصادي حيوي ودو مروية - في حرم - في حرم - في حرم
وليفورن، بفضل براعته ومعرفة نفوذ - في حرم - في حرم
الأجنبية، فكانت النتيجة هي تفرد في حرم - في حرم - في حرم
وبالتالي تزايد ونمو النمو - في حرم - في حرم - في حرم
ارتبط اسمها بالتجارة ولا سيما شركة - في حرم - في حرم
احتكرت الكثير من فروع التجارة - في حرم - في حرم - في حرم
ليفورن ليمتد توسعها إلى السيطرة على سوق مرسيل في فترة
الحروب النابوليونية.

1- Med Amine "Géographie des échanges commerciaux de la région de l'Algérie de l'époque ottomane 1972-1830" R.H.M. N° 71-72, 1993, P.111

ACFA 1A29 أرشيف القنصلية الفرنسية بالجزائر

2- ACCM. Série G article 5 dossier juifs a Aix et a Marseille 1672-1773

3- Tassy (L.) Histoire du Royaume d'Alger, paris, Ed. L'Asiatique 1992, p.156

4- Eisenbeth (M) les juifs en Algérie et Tunisie a l'époque turque (1516-1849), revue historique algérienne, Alger, p.156

5- محمد بن محمد اليهود في الجزائر في العهد العثماني (منذ مطلع القرن الثامن عشر حتى 1849) أطروحة غير مطبوعة، إشراف محمد خير فارس، دمشق، 1985، ص 98

6- منذر ونس، مذكرات قنصل أمريكا في الجزائر 1824 : تعريب إسماعيل العربي،

7- Fillipini, "Les juifs d'Afrique du Nord au XVIIIe siècle et la communauté", par CNRS n 1984, p.60 .

8- سيسر وليد الجزائر في عهد رياس البحر، تعريب عبد القادر زبادية

9- Fillipini, les juifs...op cit, pp 6-61

10- الدكتور أندريه مريكر للثقافة العبرية في إصدار المؤلفات وتلقي العلم، ففي 1811 طلبت أربعة طلبية العودة الى بلدهم الجزائر من بينهم جوزيف باكري...
11- لاعتماد على الأرشيف الوطني بباريس، 7 8849-ملف 5220

12- ومن نفس المرجع تم تصدير صندوق من الكتب العبرية نحو الجزائر على متن سفينة Filice Giuseppe بمبلغ ضمان 100 بيастرة.

13- Fillipini : Livourne et l'Afrique au XVIII siècle, RHM,1977 P142

14- دادة محمد نفس المرجع السابق ص.123

15- Haddey (M.J.M),le livre d'or des israelites Algériens, Alger Ed Bouyer 1871 p.23

16- Fillipini, livourne...op.cit.p.62

17- يسعى اليهود إلى الإبقاء على الرابطة العائلية مع الطائفة اليهودية بليفورن حتى عبر طريق الزواج مثل زواج التاجر Joseph Bensomon من الجزائر بـ Sara Racha ابنة تاجر ليفورني....

18- Fillipini livourne...op.cit.p.62

19- ibid

16-ibid p 63

17- دادة محمد نفس المرجع ص 142

18- Tassy op.cit p 176

كان حاكيت محيرا للسفن armement محتكرا للرمة الشمع. ويمني بمعلومات بها يحدث بالدول المسيحية

19- Jacques Taib, entre juif au Maghreb a la veille de la colonisation. Ed. El Barc michel 1994 p 46

20- Fillipini op.cit p125

21- ibid P 126

22- ibid

23- Layes, yve, le port d'Alger. Alger (S.D.). p 62

24- Fillipini, Les juifs ... p 64

على سبيل المثال كان نشاط التاجر سلمون كوهين باكري مرتبط بالأمول والأوامر التي يتلقاها من قبل الشركة الأم.

25- Fillipini Livourne...op.cit.p 159

26- Lespes (R). Alger. Etude de geographie et d'histoire. Paris, 1930 p159

27- Fillipini, Livourne op.cit p 132

28- Paradis (V) Tunis et Alger au XVIIIe siecle. paris. Ed. Sinebad 1983 p 286

29- العربي الزبيدي, التجارة الخارجية ص 143

30- A.C.C.M Serie K. art 92 objet consulat de Livourne et at des bâtiments français arrivés à Livourne (1722-1730)

31- Haddey, op.cit p 28

32- Fillipini, Livourne e ...op. cit., p. 137

33- ibid p 139

34 - A.O.M.I.5.MI.49 vol 380

- Amine Med. geographie des échanges commerciaux de la regence d'Alger a la fin de l'époque ottomane. 1972-1830. R.H.M pp 309-310.

35- Valenci (L) le Maghreb avant la prise d'Alger. paris Ed. flammation 1969 p 103

36- Fillipini Livourne et ... op.cit p 129

37- Lacoste (L). La marine algérienne. p 42

38 - Paradis (V), op.cit p

39 -Valenci (L). op.cit. p 76

40 -Haddey op.cit. p 30

41- دادة محمد, نفس المرجع السابق ص 141

42- Samuel Fettah : "les consuls de France et la contrebande dans le port franc de Livourne a l'époque de Risorgimento".

منذ 1676 وجد التهريب في نظم إعفاء البضائع من الضرائب في ليفورن, باعتبارها ميناء حر. المهم ان تكون موجهة للتصدير.

دور ميناء بجاية في النشاط التجاري الحرفي الكراسته - خلال العهد العثماني

أ.ة. مباركي ناوية
قسم التاريخ - جامعة الجزائر

تمهيد

من خلال هذه المداخلة سأحاول تسليط الأنوار على الدور التجاري لمدينة بجاية خلال العهد العثماني وكيف أن نشاطها التجاري حينها ارتبط ارتباطا وثيقا بمينائها، وخليجها عامة علما أن التركيز سيكون بالدرجة الأولى على النشاط التجاري والحرفي الذي كانت تشكل مدينة بجاية، وميناءها المركز الرئيسي له، وهو تجارة الكراسته.

1 - موقع مدينة بجاية

كانت مدينة بجاية في العهد العثماني مبنية على شكل مدرج فوق المنحدرات السفلية لجبل قُورايا (Goriah) الذي يبلغ ارتفاعه حوالي 660م وتطل على خليج يسمى باسمها يحميه عدد كبير من الكتل الصخرية العالية⁽¹⁾ حيث يمتد في قاعدة جبل

(1) إسماعيل العربي "بجاية من خلال النصوص الغربية" في مجلة الأصالة العدد 19 - عدد خاص بجاية، السنة الرابعة صفر - ربيع الأول 1334هـ مارس - أبريل 1994، وزارة التعليم الأصلي والشؤون الدينية الجزائر، ص 68.

فوريا راس يعرف براس بواق (cap bouac)، وهو يتقدم في البحر
بضاه سنة حريرة تقريبا، ويحدد ميلاد خليج بجاية الطويل.¹¹
وتتمتع مدييه بجاية بمناخ معتدل في الصيف لوقوعها في
الجهة الشمالية الغربية من هذا الخليج، وفي فصل الشتاء تسقط
الامطار الغزيرة في منطقتها، وهذا ما يفسر غنى المنطقة التي تقع
فيها مدينة بجاية بالغابات الزاخرة بأشجار الزيتون، والصفصاف،
والسرو، وغيرها منذ أقدم العصور¹². كما كانت بجاية واقعة
بالقرب من وادي الصومام الذي كان يصب في البحر محاذيا لها من
جهة الشرق¹³.

وتبعد مدينة بجاية عن مدينة الجزائر بـ 35 فرسخ (140 كلم)
- فرسخ (lieue) واحد يساوي حوالي 4 كلم- وبـ 51 ساعة بالسفينة في
الفصول الجميلة، وتبعد عن جيجل بحرا بـ 12 فرسخ (48 كلم).
وتبعد عن سطيف مسافة يومين من المشي أي 20 فرسخ (80 كلم).
وعن قسنطينة (سيرتا) تبعد بـ 30 فرسخ (120 كلم) وأخيرا تقع على

1) EDOUARD LAPENE, Vingt-Six Mois à Bougie ou Collection de mémoires sur sa conquête, Chez ANSELIN et GAULTIER- LAGUIONIE, Libraires, Paris, 1838, p. 3

(2) رابح بونار، "بجاية من خلال بعض الرحالة المسلمين"، في مجلة الأصالة العدد 19، عدد خاص ببجاية، سنة الرابعة صفر- ربيع الأول 1334هـ/مارس- أبريل 1974، ص 66.

(3) SHAW(Thomas), Voyage dans la Régence d'Alger, ou Description Géographique, Traduit de l'Anglais et augmenté par J-Mac-Carthy, chez Marlin Editeur, Paris, 1830, p. 334

بعد " شرح (240 كلم) من عنابة (هيون)" " وهددا بدمية
نقول. ان موقع بجاية هذا جعل منها عروس الساحل لتتوسطها جميع
بئر نحر، ونجل وتربعت على خليج يعتبر من أهم الخلجان على
شواطئ المغرب الأوسط-الجزائر- وهو عبارة عن ميناء طبيعي محمي،
وحصير. ونها كانت منذ أقدم الحقب التاريخية مطمع دجل من
يرف. وهذا ما أهلها لتكون عاصمة الأمراء الحماديين، وفما
نعماء. وما يميزها عن غيرها من المدن حينها أنها كانت مدونة
تعيشت مع الطبيعة : حيث أنه داخل أسوارها كانت هناك مساحات
حضرية. وأشجار تتوزع عليها الدور، والمسالك.

2- وضعية مدينة بجاية في العهد العثماني

في البداية أشير إلى أن الكتابات التاريخية التي تتناول تاريخ
مدينة بجاية في ظل الحكم العثماني تركز على ظروف انخسوانها
تحت الحكم العثماني في عهد صالح راييس سنة 1555م دون التعرض
للأحداث والأوضاع التي عايشتها بعد ذلك.

فالمعلومات التاريخية القليلة المتوفرة لدينا عنها خلال العهد
العثماني تشير إلى أنها لم تعد تلك المدينة المزدهرة كما كانت في
عهد بني حماد، والموحدين، والحفصيين ؛ أي لم تعد تتمتع خلاله
بمكانتها التاريخية القديمة أو بمكانة جديدة يملها خضوعها

للعثمانيين . والسبب في ذلك يعود الى التحريب، والتدمير التي تعرضت له خلال الاحتلال الإسباني إذ تم تحريب عدة أحياء جميلة من أحيائها

ونهب الأسبان ما في المدينة من أشياء ثمينة، وقيمة، ودمروا قصورها البديعة : وقاموا بتحميل الـ 3 سفينة من سفنهم بكل ما أخذوه من بجاية سواء من مقتنيات قصور السلطان، أو من مقتنيات مساجدها. وقد حطموا منارة قصر اللؤلؤة، ودمروا قصر النجمة، ونهبوا كل ما فيها من أعمدة رخامية، وفائيس - زليج- وخشب منقوش في غاية الإتقان⁽¹⁾

وعرفت مدينة بجاية في عهدهم انحطاطا كبيرا، وتبعاً لما تذكره المصادر نلاحظ أنها خلال العهد العثماني لم تسترجع مكانتها، وأن روعتها الحضارية، والعمرانية كانت تتدثر، وتختفي في نفس الوقت الذي كانت تشهد فيه مدينة الجزائر توسعا عمرانيا، وسكانيا وتتحول من قرية صغيرة إلى مدينة مزدهرة نتيجة اختيارها عاصمة للبلاد والدولة.

(1) أبو القاسم سعد الله، تاريخ الجزائر الثقافي القرن العاشر إلى القرن الرابع عشر هجري (16-20م)، ج 1، الطبعة الثانية المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1405-1985م، ص174.

(2) Charles FERAUD, Histoire des villes de la province de Constantine « Bougie », typographie et lithographie L ARNOLET, Constantine, 1869, P192 p 166

وتذكر بعض المصادر أن العثمانيين لم يهتموا بتعمير المدينة، وترميمها، ومن أمثالهم الرحالة الفرنسي بيسونال (PEYSSONNEL) الذي قال في أكتوبر 1725م عن تدهور، وانحطاط العمران في بجاية : "كل شيء يسقط كالأطلال : إذ أن الأتراك لا يصلحون شيئا" (1) : أي أن معظم عمران بجاية تحول إلى خراب (2).

وهذا ما ذهب إليه من قبل الفارس داريفيو (Chevalier d'Arvieux) خلال القرن 17م (11هـ) حين ذكر أن المدينة تقريبا خراب بأكملها..... في كلمة واحدة هذه المدينة التي كانت سابقا معتبرة لم تعد إلا قرية بائسة (3).

(1) وفي هذا الحكم مبالغة : فقد حاول العثمانيين الاهتمام بترميم عمران المدينة وهذا ما نتلمسه من خلال الآثار التي تعود لهذه الفترة : حيث قاموا مثلا بترميم وتدعيم برج موسى، والقصبة، وحصن قورايا، كما قاموا بإشياء برج هو برج بوليلة، كما أنهم قاموا بتشبيد بعض المؤسسات الدينية كالحامع الأعظم، وجامع سيدي بوصوف، وهذا ما تدعمه إحدى الوثائق التي تعود إلى العهد العثماني نستشف منها قيام العثمانيين بإصلاح أحد الأبراج إذ مما جاء فيها إعلام قايد بجاية مصطفى رئيس بأن عملية ترميم البرج قائمة إذ جاء ما نصه : «اليوم أفاندي نعلمكم على شأن أمر البنيان رانا {كذا} أرفعنا الجير إلى البرج وخذينا الخشوب {كذا}.....» أنظر : وزارة الإعلام والثقافة، بجاية، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الحزائر ديسمبر 1975، والوثيقة رقم 8، في المجموعة 1903، من الرصيد العثماني-حول هذه الوثيقة ارجع للهامش رقم (30).

(2) PEYSSONNEL et DESFONTAINES, Voyages dans la Region de Tunis et Alger, Librairie De Guide Editeur des Annales des Voyages, Paris, 1838, p. 468.

(3) Chevalier d'Arvieux, Memoires du chevalier d'Arvieux, Tome 5, Chez J B Delepine, paris, 1735 p 236

ويعا سمي بحوض رأس المحصور الذي كانت تغاني
عنه بحارة، وأدثر منها بقايا الطبقية البنية وموقعها البحري
الاستراتيجي يفسر دورها المهم في النشاط التجاري
الذي ارتبط به

3- نظرة على ميناء بجاية

يقع ميناء بجاية في الجهة الغربية من الخارج الذي يحمل نفس
اسم المدينة خليج بجاية وهو من أشهر كل من اسحاب واسع
للشاطئ إلى الداخل حوالي (1000 متر عمق) وقد كان يحدد ميلار.
بداية- هذا الميناء رأس بواق (cap boudac)

(1) خليج بجاية محصور بين رأس المحصور (cap carbon) ورأس كمالو (cap
cavallo) بانحناء يجعل من الصعب على السفن المرسية فيه (نوعا ما
كشكل هلال أو هو يوجه الشمال) ولديه 24 ميل (39.5 كم) انفتاح، أو
انفتاح على 8 أميال عمق (12.8 كم)، وهو يحوي عدة نقاط صالحة لرسوا
السفن، وهذا بفضل عمقه المناسب، وطبيعته الهادئة حيث يتميز في كل مكان
بقاع من الوحل (sables) على رصيف من المراسي، وهذا الخليج حد ملائم لتحرك
أسطول بحري، ورسوه علما أنه خلال فصل الصيف كان يمكن الرسوا بكل
طمأنينة في كل مكان من الخليج أما في فصل الشتاء فيبقي الاقتراب قدر
الإمكان من الأرض- أو اليابسة - وهذا بحارة المحصور بين رأسين في مأمن
من التيارات القادمة من الخارج أنظر

EDOUARD LAPENNE, op.cit, p. 83 et voir aussi ALBERT USSOU, Etude sur les ports de
l'Algérie, 2eme Edition - publiée par le département de la guerre et la marine
Imprimerie Administrative de Paul Dupont - Paris, 1857 p.p 123-126

(2) ALBERT USSOU, op.cit, p. 123

وقد كان محميا في الشمال من خلال دار صلي مرتفعة التي
تربط رأس كربون (cap carbon) مع جبل فسورب ومن خندق
والحسوب بالنسطين، وهو محمي من جهة الغرب عن طريق راسي
رأس كفالو (cap cavallo)

وقد كان هذا الميناء بحسب ما ذكره الفارس في فيو في
القرن 17 م (11هـ) كبيرا، وأمناء، وذو عمق ممتاز لرسو السفن حيث
تكون السفن التي تسحب إليه في عرض سم، وكما

وكان هذا الميناء محمي جيد عن وجه العمود عن نريج
العاصفة باستثناء لرياح الشمالية الغربية، والتي لا تكسر به لا
سريعة، ولا عالية بالقدر الذي يمكن أن يضرر منية راسية
على أسس صعبة.

فخلال فصل الصيف يمكن رمي المرساة في نريو في
كل مكان بأطمئنان، وبثقة منذ أن نجد أنفسنا داخل رأس بوق
(cap bouac) الذي يفلقه من الشمال، فضلا عن العمق الملائم،
وطبيعة قاع الميناء : حيث كان يتميز في كل مكان بقاع موحى

(1) Ibid, p p 123, 124

(2) Chevalier d'Arvieux, op cit, p. 240

(3) ALIFUSSOU, op cit, p. 124

(4) Ibid p 124

... أغنى مرسى من "نظير"، ومن ثم هو قاع جد ملائم لتماسك
مرساة فهي ترمح بقوة في ثقب لدرجة صعوبة سحبها.⁽¹⁾

ولامرساء عدة سهل في بحاية أولا لأن الميناء قليل التعمق في
نحبيح. ونسب لأل مناورات (louvoir) في هذا الخليج الواسع أين
تدحر تيارات صغيرة تعرض البحر، وأين يمكن أن نطيل الإبحار
بحض مستقيه إلى غاية 400 متر من الأرض ملائمة تقريبا كما هو
نحال في عرض البحر

- يقدم ميناء بحاية مرسى طبيعي شتوي ملائم قادر على
استقبال أسطول كامل بسهل دخوله إليه، ومفادته له في كل
لأوقات هذا ميناء في الجهة الشمالية الغربية يشبه للأمان الذي
يوفره ميناء مفاق. وهو محطة هامة لا غنى عنها للسفن المبحرة من
مدينة نحرتر - اتحاد مدينة عنابة، وبخاصة خلال فصل الشتاء.⁽²⁾
بحاصة مرسى سيدي يحي كما سيأتي ذكره.

وقد كر ميناء مدينة بحاية يتوفر على ثلاثة أماكن طبيعية
صائحة لرسوا السفن (Mouillage) وهي :

1 - مرسى سيدي يحي نسبة لضريح سيدي يحي بوزكريا
الذي كان يشرف على خليج، وميناء بحاية وقد كان هذا الضريح

(1) EDOUARD LAPENE, op cit, p. 90

(2) A LIEUSSOU, op cit, p. 124 Et voir aussi EDOUARD LAPENE op cit, p. 94

(3) ibid., p. 126

(4) ibid., p. 126 Et voir aussi EDOUARD LAPENE op cit, p. 94

مقصداً لكثير من الناس وخاصة البحارة وكان يقع بين رأس بواق (cap bouac) وحصن عبد القادر⁽¹⁾ وهو مرسى جد آمن في كل فصول السنة : إذ يمكن الرسوا فيه في ظل كل الظروف الجوية. وهو الوحيد الذي يقدم ملجأً آمناً للسفن في حالة سوء الأحوال الجوية : فالبحر فيه هادئ، وقاعه ملائم، وتماسكه جيد.⁽²⁾

والدليل على ملائمة الرسوا في مرسى سيدي يحي أنه كان خلال العهد العثماني محل الإقامة الشتوية لقطع أسطول البحرية الجزائرية : إذ أنه عندما كان يحل فصل الشتاء، ويصبح ميناء مدينة الجزائر غير آمن على السفن كانت هذه الأخيرة تلجأ إلى ميناء مدينة بجاية للاحتماء من العواصف المحتملة، وبالتحديد إلى مرسى سيدي يحي المحمي طبيعياً، وكانت الأسلحة من مدافع، وغيرها تنزل حتى يمكن إرساء السفن بشكل أقرب من الأرض.⁽³⁾ وقد كان هذا المرسى واسعاً بما فيه الكفاية لاستقبال أسطولا من السفن -حوالي 20 سفينة -⁽⁴⁾

(1) حصن البحر - أو حصن سيدي عبد القادر : وهو الحصن الوحيد الذي كان موجود عند وصول الإسبان وبقي قائماً، وهو مبني على شكل طبقات من الأجر، والحجارة المصقولة بالتناوب، وقد أعاد الإسبان بنائه، ولكن بالحفاظ على أساساته الحمادية وقد استعمل في بنائه بعض المواد، والحجارة المأخوذة من بعض البقايا، أو الخرائب الرومانية الموزعة في تلك النواحي هذا الحصن كان يحوي خزان، وأقبية مبنية، أو مرممة من طرف الإسبان، وفي هذا الحصن يوجد ضريح سيدي عبد القادر. أنظر : وزارة الإعلام والثقافة، بجاية، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر ديسمبر 1975، ص 85

(2) EDOUARD LAPENE, op.cit, p.90

(3) Charles FERAUD, op.cit, p192. Li voir aussi EDOUARD LAPENE, op.cit, p 84 et A.LIEUSSOU, op.cit, p124

(4) A.LIEUSSOU, op.cit, p.125

وتحدر الإشارة إلى أن هذا المرسى أثار اهتمام الفرنسيين بعد احتلالهم لمدينة بجاية . حيث اعتبروه أحد أفضل المراسي في ساحل شمال إفريقيا، وجعلوه يأتي من حيث الأهمية، والقيمة بعد ميناء الإسكندرية، وهذا بحسب بعض ضباط البحرية الفرنسيين كد صنفه بعض بحارتهم في الصف الأول من حيث ملائمته، وصلاحه لرسوا السفن قبل ميناء سطورة، وأرزيو، والمرسى الكبير¹

2 مرسى المدينة : وهو الميناء التجاري الفعلي للمدينة ويقع أمام المدينة ويمتد ما بين حصن عبد القادر والقصبة، وهذا المرسى ملائم خاصة خلال الفصول الجميلة - فصل الربيع، والخريف -

3- أما المرسى الثالث فنجدّه إلى الغرب عند قدم القصبة في أصل السهل هذا المرسى الصغير ملائم لإقامة ورشات بناء السفن، وقد كان تحت حكم الدايات مقرا لدار الصناعة - شاطئ در الصناعة : حيث يبدو أنه كان يتم صنع مراكب صغيرة فلوكت، أو بركوات - ممارسة التجارة الساحلية التي سيأتي ذكرها لاحقا حيث يمكن للسفن أن تنزل للبحر، وأن تصلح به في كل الفصول.

4- نظرة عامة على النشاط التجاري في مدينة بجاية
لقد كان سكان مدينة بجاية يمارسون عدّة أنشطة تجارية، وأهم ما كانوا يتاجرون به المحارث، والفؤوس والمناجل، وغير ذلك

(1) FLOUARD LAPLÉNE op.cit. p p 84,90

(2) Ibid. p 85

... مصدر الحبوب... حيث يتجان مضاف من الحبوب بفاصل
 ... من القردة... حيث يصدر بعض حلود النهر، والقردة إلى
 مدينة نجر، وفي الداخل إلى بعض القبائل، وهذا لابد أن يدور بأن
 مصدر هذا الحبوب... الغابات الخصبة المحيطة بمدينة بحايه، فقد
 ذكر ابن بطوطة في حكاية حسان الوزان (Jean Leon l'Africain) في هذا
 المصدر... حيث يقع مدينة بحايه مليئة بالحبوب الصعبة المسالك
 المفصاة بالغابات : حيث بكثرة القردة، والفهود.

ذكر مرمول (Marmol) حول هذه المسألة أنه على مصافه
 غلبه من مدينة بحايه، وساتيتها كانت تحيط بها غابات سميت
 بـ كان يوحد عدد معتبر من الأسود، والقردة، وقد كانت مدينة
 بحايه إلى جانب تصديرها للمواد، والبضائع المذكورة انفا تستورد
 بعض السلع التي كانت في حاجة إليها كالمح، والحرار لوضع
 وتحرير الزيت، والماء⁽¹⁾، وكذا الحبوب لاسيما القمح⁽²⁾، حيث

(1) Edouard LAPENE, op cit, p.93

(2) Jean Leon l'Africain, op cit, p.365

(3) Marmol, (Louis), op cit, p.416

(4) Edouard LAPENE, op cit, p.93

١٩١ حيث ذكر بيار دافتي في القرن ١٦ م ما يلي "الأراضي المحيطة بحايه
 فقيرة، وغير صالحة لزراعة الحبوب، ولكنها من أحسن الأراضي الصالحة،
 والتي هي لديدة بامتياز ترى العديد من الحدائق حول المدينة التي تحوي العديد
 من الأشجار المثمرة، وعدد عجيب من أشجار الحوز، والتي : حيث بعد التي
 بها من أفضل الأنواع" المصدر

Vol. (Pierre D.) Description Generale De L'Afrique Seconde partie Du Monde avec
 tous ses Empires, Royaumes, Etats, Et Republiques, Chez Claude Sonnius, Paris 1637.
 p191

تشير الوثائق التي تعود إلى الرصيد العثماني إلى حادثة تحطم سفينة
معملة بالقمح كانت في طريقها من حيض إلى بجاية

ويتحدث توماس شوا (Thomas SHAW) في القرن 19 عن
المبادلات التجارية التي كانت تتم بين سكان مدينة بجاية. ونقبت
المجاورة لها كقبائل قواريا، وتوجه إذ يذكر أنه في ليوم الذي تقام
فيه السوق الذي كان عادة يوم الخميس كانت هذه القبائل
وغيرها تحضر إلى السوق، وهي تحمل معها سلعها، وبصافها
كالعسل والشمع... الخ. وإن الأمور كانت تجري بهدوء فلما
المبادلات التجارية مستمرة، والسوق قائمة، ولكن بمجرد انتهاء
البيع، والشراء يصبح كل شيء رأسا على عقب، ونادر ما ينقضي
النهار دون وقوع اضطرابات وفوضى، ودون حدوث بعض السرقات.
وما يهمنا مما سبق هو إبراز وجود نشاط تجاري بين سكان مدينة
بجاية، والقبائل العديدة المجاورة لهذه الأخيرة.

وهذه المسألة قد أشار إليها خلال القرن 17م (11هـ) الفارس
دارفيوا : حيث يذكر أنه في أيام السوق كانت هناك هدنة بين
سكان قبائل المناطق المحيطة بمدينة بجاية، وسكان هذه الأخيرة :
إذ كانوا يجتمعون في السهل على بعد ربع ميل من المدينة فيما يعرف

(1) وثيقة رقم 47 "رسالة من كاهية الديوان بجيجل إلى إبراهيم وكيل الحرج
بباب الجزيرة"، دون تاريخ، من المجموعة 1903، من الرصيد العثماني بقسم
المخطوطات، في المكتبة الوطنية بالحامة - الجزائر

(2) Tomas SHAW, op cit, p 333

بسوق الخميس : حيث كانت توجد ساحة كبيرة يجتمع فيها الأتراك والمور-ويقصد بهم المسلمين من غير العثمانيين - تحت ظل نخلة، وكانوا يتاجرون فيما بينهم بسكينة منذ طلوع النهار إلى غاية منتصفه، ولكن بمجرد وصولهم لمنتصف النهار كان الجميع يفترق مباشرة : فهذه السوق كانت تدوم لغاية منتصف النهار، ويعلن عن ذلك عن طريق طلقة برود.⁽¹⁾

ولا بد أن نذكر أن ما يهمنا هنا في مجال التبادلات التجارية لمدينة بجاية مع بقية المدن، والمناطق أن هذه الأخيرة كانت تمتلك (2) شبكة، أو فلوكة مركب صغير-⁽²⁾ كانت تستعمل خلال الفصول الجميلة في تصدير ونقل جزء من منتجات المنطقة المذكورة سابقا إلى تونس، وهران، ومدينة الجزائر، وعنابة، وكل هذه المراكب الساحلية كانت توجه في فصل الشتاء، وترمي على شاطئ دار الصناعة تحت القصبة، ولا تعاد إلى البحر إلا خلال الأيام الأولى من الربيع.⁽³⁾

(1) Chevalier d'Arvieux, op.cit, p.237

(2) ونجد من خلال الوثائق التي تعود إلى الرصيد العثماني إشارة إلى هذه المراكب تحت اسم "البركوات" : حيث جاء في إحدى الوثائق ما يلي : ".....إذا نرسل إليكم الزيت مع البركوات {كذا} تعلمني وإذا كان ترسلوا المركب من عندكم تعلمنا باش انسرح {كذا} البركوات.....". المصدر : الوثيقة رقم 8 "رسالة من أحمد خوجة بن فرحات مرابط الكرست في بجاية إلى إبراهيم وكيل الحرج حول مسألة شراء الزيت المطلوب منه وطلب إعلامه هل يتم إرسال مركب من مدينة الجزائر لتسلمه وفيها إشارة أيضا للأخشاب"، تاريخها أوائل شوال (دون تاريخ)، في المجموعة 1903 من الرصيد العثماني بقسم المخطوطات، في المكتبة الوطنية بالحامة - الجزائر

(3) Charles Féraud, op.cit, p.195

أما المراكب التي لم تكن تستطيع، أو تتمكن من الرسوا في الميناء نفسه كن تذهب للرسوا في كل النقاط الصالحة للإرساء في الساحل : فتمارسن بذلك تجارة السواحل (cabotage) : حيث كن تستكملن في أكثر الأحيان عن طريق التبادل، والمقايضة حمولة مشكلة من الزيت، والشمع، والتين المجفف، والجلود... الخ، والتي كن يصدرنها بعيدا، وكن يعدن محملات بالحبوب، والأواني الفخارية والأقمشة التي كانت توزع من بجاية إلى مختلف بلاد القبائل، ولكن يجب الإشارة إلى أنه كان يمنع على هذه السفن الصغيرة أن تحمل السلاح. وأن تقوم بأي عمل يتصل بالقرصنة فقد كانت هذه الأعمال محصورة على سفن أسطول الجزائر -مدينة الجزائر-⁽¹⁾ كما كانت تقوم هذه المراكب بنقل الأخشاب الصالحة لبناء السفن، والتي كانت تحتاج إليها البحرية الجزائرية كما سيأتي ذكره بمناسبة الحديث عن تجارة الكراسته أساس موضوع هذه المداخلة.

5- تجارة الكراسته

ولكن يبقى أهم نشاط اقتصادي تجاري، وحر في كانت مدينة بجاية مركزا له، وعلى وجه الخصوص خليجها، ومينائها اللذان كانا حجرتان أساسيتان فيه هو تجارة الأخشاب الصالحة لبناء السفن، والتي كانت تحتاج إليها بحرية الجزائر، ومن هنا

(1) Ibid, p. P195

بموجب المرسوم الذي صدر في 1856 والذي جعل من مدينة بجاية
 ذات أهمية بالغة للعلماء، وقد ذكر هذه الأهمية بيتي
 مولاي بلحامي (PIETIS DE LACROIX) حين قال حول هذه المسألة :
 " على بعد 11 ميل من جبل توحيد مدينة بجاية المكان الذي
 يوجد فيه وهو يسمى بذلك العثمانيين- أكثر بسبب الخشب الذي
 يقطعونه، والصالح بشكل كبير لصنع السفن، والفيلوطات
 (galeres)-نوع من السفن"⁽¹⁾

حيث كانت الغابات المحيطة ببجاية مصدرا هاما للأخشاب
 الضرورية لصنع، أو بناء، وإصلاح سفن أسطول الجزائر المختلفة⁽²⁾ :
 فجبال خليج بجاية متوجة بغابات كثيفة توفر نوعية جيدة من
 الأخشاب، ولاسيما تلك الغابات الواقعة على القسم الجنوبي للخليج-
 من أكفادو إلى غاية بني فوغال-.

فقد كانت سفن أسطول بحرية الجزائر كبقية السفن
 عرضة للتلف، أو التدمير بسبب العواصف، وأحيانا أخرى بسبب
 المعارك التي كانت تخوضها في إطار الجهاد البحري : فقد كانت

(1) نقلا عن مولاي بلحميسي، "بجاية في حقائق الكتب" في مجلة الأصالة العدد
 19 - عدد خاص ببجاية، السنة الرابعة صفر - ربيع الأول 1334هـ - مارس - أبريل
 1994، وزارة التعليم الأصلي والشؤون الدينية بالجزائر، ص128.

(2) تجدر الإشارة إلى أنه في البداية كان يتم من أجل صناعة السفن في الجزائر
 استعمال أخشاب جيدة من البلوط، والصنوبر من منطقة شرشال وعندما
 استنزف هذا المصدر أواسط القرن 17 م تم الالتفاتة إلى غابات بجاية. المرجع :

Moulay Belhamissi, Histoire de la marine Algerienne (1516-1830) 2. Edition,
 ENAL, Alger 1986, p.49

هذه السمر تقوم بحملات تستمر فصول كاملة⁽¹⁾ : فكان يتوجب لذلك عودتها للميناء لتتلقى الإصلاحات، والترميمات الضرورية، ولكن من أين كان يأتي الخشب الضروري لمثل هذه الإصلاحات ؟ كان يأتي في معظمه من الغابات المحيطة بمدينة بجاية كما سلف ذكره.، وهذا ما ذكره توماس شو (Thomas SHAW) حيث قال : ".....عندما يقوم الجزائريين ببناء سفينة يكفيهم أن يكون لديهم ما يكفي من الخشب الجديد.....وهذا ما كانوا يحصلون عليه من بجاية."⁽²⁾

وقد كان يطلق على عملية استغلال الأخشاب الخاصة ببناء الخاصة بالبحرية بالكراسته (Karasta)، وهي كلمة تركية تعني الألواح، الأعمدة الخشبية، وعناصر أخرى للبناء، والنجارة الخاصة بالسفن، وبالتوسع كانت تستعمل هذه الكلمة لوصف، وتحديد كل البلاد المغطاة بالغابات، والتي كانت توجد في خليج بجاية.⁽³⁾ فقد كان ينشط في مدينة بجاية جهاز مختص يعرف بالكراسته يشرف على عملية استغلال الأخشاب المتوفرة بمنطقتها - كمركز للفرز، والشحن، وقد كان يتم إشراك جيغل، والمالة في هذه العملية.⁽⁴⁾

وكانت تسكن هذه الغابات قبائل بربرية تتمتع بروح استقلالية بسبب مقاومتها المستمرة ضد كل سيادة أجنبية، وقد

(1) Charles Féraud, Exploitation des Forêts de la karasta dans la Kabylie orientale sous la domination turque, In Revue Africaine 1868, N°12 p.379

(2) Tomas SHAW, op.cit.p.195

(3) Charles Féraud, op.cit, p.205

(4) Moulay Belhamissi, op.cit, p.49

وحدد العثمانيون مساهمة الثروة الطبيعية في اقتصادهم، وإحضارهم، ومن ثم طرح
أمامهم مسدداً لـ "مساهمة استعمال أخشاب تلك الغابات، وإقامة
علاقات تجارية مع تلك القبائل، والاستفادة من أخشاب تلك
الغابات، وبعدها من الثروات الطبيعية التي تزخر بها."⁽¹⁾

وقد تحقق ذلك بفضل اعتماد العثمانيين على مساعدة بعض
المرابطين ذوي تأثير في هذه المنطقة نفسها ونشير هنا إلى قضية
هامة ألا وهي أن اعتماد العثمانيين على المرابطين في حكم البلاد
كانت ميزة ميزت سياستهم في الحكم إلى غاية 1830 : فقد كان
لهؤلاء المرابطين تأثير على المجتمع ولهذا عملت السلطة الممثلة في
العثمانيين على تقريبهم منها : حيث وجدت فيهم سنداً، ودعماً
لحكم البلاد.

فقد كان هؤلاء المرابطين يسهلون عليهم عملية استغلال
ثروات تلك الغابات من الأخشاب مقابل بعض الامتيازات، وأبرز
شخصية أدت دوراً هاماً في هذا الصدد المرابط سيدي محمد أمقران-
وضريحه متواجد بالقرب من مدينة بجاية - الذي كان يمارس تأثيراً
كبيراً على القبائل القاطنة في الكتلة الجبلية المتواجدة بين بجاية
وجيجل، والغنية بالغابات، وقد توارثت عائلة أمقران هذه المهمة :
فقد سار ابنه سيدي عبد القادر من بعده على خطاه، وقدم عدة
خدمات مفيدة للعثمانيين في المنطقة⁽²⁾، وقد سار أبنائه من بعده على
خطاه، وخطى جدهم.

(1) Charles Feraud, op.cit, In Revue Africaine 1868, N°12 p.379

(2) Charles Feraud, op.cit, P201

وقد سعى هؤلاء القضاة إلى إضفاء الطابع الرسمي على هذه الممارسات، وذلك من خلال إصدار قراراتهم القضائية، والتي كانت بمثابة سند قانوني. وقد ساهمت هذه القرارات في تعزيز مكانة القضاة في المجتمع، وذلك من خلال إضفاء الطابع الرسمي على ممارساتهم. وقد ساهمت هذه القرارات في تعزيز مكانة القضاة في المجتمع، وذلك من خلال إضفاء الطابع الرسمي على ممارساتهم. وقد ساهمت هذه القرارات في تعزيز مكانة القضاة في المجتمع، وذلك من خلال إضفاء الطابع الرسمي على ممارساتهم.

وقد تمكن القضاة من إضفاء الطابع الرسمي على ممارساتهم، وذلك من خلال إصدار قراراتهم القضائية، والتي كانت بمثابة سند قانوني. وقد ساهمت هذه القرارات في تعزيز مكانة القضاة في المجتمع، وذلك من خلال إضفاء الطابع الرسمي على ممارساتهم. وقد ساهمت هذه القرارات في تعزيز مكانة القضاة في المجتمع، وذلك من خلال إضفاء الطابع الرسمي على ممارساتهم. وقد ساهمت هذه القرارات في تعزيز مكانة القضاة في المجتمع، وذلك من خلال إضفاء الطابع الرسمي على ممارساتهم.

(1) Chevalier d'Arvieux, op cit, p p 237, 238

(2) وتوجد وثائق تثبت تلك الإمتيازات التي منحت للمرايط سيدي محمد أمقران ولاسه عبد القادر من بعده هذه الإمتيازات التي حددت لأنشاء هذا الأخير، وأحفاده وفيها إشارة إلى مسألة استغلال الكراسنة، ولاسيما وثيقة مؤرخة في 1707 ارجع إلى الملحق ص 17

(3) Moulay Belhamissi, op cit, p. 50

... في تلك المنطقة الحضرية وتلمس تلك الأهمية من خلال
 ... الناس ... في القرن 17 م حين قال "....إذا جعلنا أنفسنا
 ... إلى أن يعرفوا من أين يأخذون الخشب لسفنهم،
 ... أن نتصوره...." (1)

مما جعل العثمانيين يمنحون امتيازات للمشرفين، والمكلفين
 بهذه المهام : فمثلا القبائل القابلية منحت من طرف الباشاوات،
 ... حق التمتع بمساحات واسعة من الأراضي في المناطق السهلية
 نظرا لأن أراضيهم الواقعة في المناطق الجبلية الصالحة للزراعة
 قليلة . ومن الأمثلة عن ذلك بذكر قبائل بني فوغال الذين تحصلوا
 على حق التمتع بمساحات واسعة من الأراضي في بايلك، أو مقاطعة
 قسطنطينية . وما بهما هما هو الحديث عن طريقة استغلال الغابات
 المحيطة بجاية . والتخطيط الذي كان متبعاً في هذه المسألة : أي ما
 هي اليات التعامل بين العثمانيين بمدينة بجاية، والقبائل القاطنة في
 تلك الغابات.

لقد وضع تنظيم خاص لتوجيه هذا النشاط : حيث كان
 يعين في كل قبيلة من القبائل القاطنة بالغابات المجاورة لمدينة بجاية
 والمتمثلة في قبائل بني ميمون، وقبائل بني عمور، وهي القبائل
 الأكثر قربا من بجاية إضافة إلى قبيلة بني فوغال- مسؤولين يحملون

(1) Chevalier d'Arvieux, op.cit. p.241

(2) Charles Féraud, op.cit, p.210

(3) Charles Féraud, op.cit, In Revue Africaine 1869, N°13 p.44

وقد كان يسعد في ذلك مهمة هذه مساعد يعرف بالخوجة
من كان في كل مكان بتسجيل شحنات الخشب المسلمة من
عرفه حسن. ونسفع لهم فيما بعد.

وقد كانت عملية استغلال الأخشاب تتم تحت إشراف
مجلس كبرى و قديم الكرسية. فقد كان يقوم شخصيا بتقديم
مجلس كبرى كرسية لصناعة النمن لتستعمل كنموذج للصناعة
نفسه معبر عن شكته. وقد كان يتفق مع شيخ الكرسية للمنطقة
كذلك. وبعد ذلك يحتاج إليه من القطع المطابقة للنموذج المقدم.
وهو نكر مهمه توقف هذا كان وزير الكرسية بعد الانتهاء من
هذه مهمة بدف برقة نخوجة باش كاتب إلى الغابات ليختار
نفسه لا تحدر متوجب قطعها لكونها صالحة، وكان يحددها.

وبعد هذه نورة كان يعود إلى بجاية في انتظار إخباره بأن
الأخشاب. ونقطع نخوية نطوية جاهزة للتسليم، وهنا نشير إلى أن
الأخشاب التي كانت تحت إشرافها البحرية الجزائرية كانت تجيء في
نوعية من تحبب في ميمون، وبني عمور القبائل الغابية الأقرب من
معية بحية. وبعد من سنة 1870 أصبحت تجلب من غابات قبائل بني
فوقان حيث الأخشاب أكثر صلابة، ومقاومة لعوامل التلف.

(1) Charles Féraud, op.cit, p. 207

(2) Ibid, p.207

أولاً من تأثيرات مقرر أنه بكل متواجد في هذه المنطقة بما فيه الكفاية : فإن
تعميد بنو أحد أفراد هذه الأسرة وهو الحاج المكي أمقران لينهب ويستقر
في جيجل ومنه يستطيع من حصة مصانحه المتعلقة باستغلال الكراسية في

غابات قبائل بني فوقان بشكل أفضل نظر : Charles Féraud, op.cit, p.206

(4) Charles Féraud, op.cit, p.206

وهو من، صار يعود جديد العترة استة للإطلاع على العمل
 سحر وشعر الخشوع المصنوعة لعضي تنقل إلى الشاطئ. وتته
 عمية تحمها. وفي دار لعل قطعها اسمها الحاص. لكونها
 موجهة لاسفل حاصر في السببية ومن تم لها شكل حاص بها،
 وقد كثر لغير عنها فمن حسب طبيعتها. واليد العاملة التي
 نضتها. وتحت عملها سديد فمن هذه القطع الخشبية. والخشب
 ندي كثر شجري لبعض منه على شكل ألواح. وأعمدة مخصصة
 لسا. لغير. ولما المارل أيضا في مدينة الجرائر بالطريقة الثانية

عند دورة قائد الكرسة الثانية للإطلاع على العمل
 مضوب. وأحد قطع الخشب المصنوعة التي طلبها وبمساعدة
 نخوذة. باش كاتب كان يضع قائمة مفصلة لهذه القطع.
 وسعارف مختلفة. والمبلغ الإجمالي لها كان يحرا إلى ثلاثة اقسام
 نفسه الأول الذي يدفع كان يعرف بالعربون : حيث كان يقدم
 شيخ كراسته المنطقة الذي يوزعه بدوره بالتساوي بين أصحاب
 نعمت من القبائل. وقسم ثاني، وثالث كانا يدفعان بعد أن تتم
 عملية نقل الأخشاب، والقطع المصنوعة للشاطئ من طرف القبائل. إذ
 بعد أن يتجمع الخشب على الشاطئ كان يقدم لشيخ الكرسة ما
 تنقى من الثمر المجرا إلى حق الخدمة. وهو موجه للنحازين الذين
 صنعوا تلك القطع وآخر قسم وهو "حق الرفود" أي حمل الأخشاب

١١ وكان أفراد القبائل المكلمين نقل الأخشاب يملونها عن طريق حملها
 تنعد من السعدرات باتجاه الشاطئ. أو كانوا يحملونها بأيديهم. أو كانوا

من العودة إلى الشاطئ، وتخصها في الموارد ... ومنه قال علي بن
عبد من هو عبد المصعب بن الوليد المروزي، وحسب ما جاء في
استثنائها لصرقة أولاد خالد مالك الأشجار المخطوطة، والذين
صنعوا يقومون بأعمالهم بأعمالهم (البحر في البحر) ...
القطع المطلوبة في حين أن حق الزرع ... فإن موسم من ...
أخرى متجاوزة مثل أولاد ... وأولاد ... و ...
عيسى، وعبره

و قد كان ينقل الخشب هذا من طرفه ...
صغيرة في ...
ميد ...

يصحبها عن طريق ...
نصف ...
قرب من ...
عملية قطع الأشجار ...
ولا يتلف الخشب، ويسمح للأشجار المقطوعة ...
(veve) يكون حينها في راحة أنظر

Charles L'Éraud, op.cit. In Revue Africaine 1869, N°13 pp 41, 43

(2) Charles L'Éraud, op.cit. pp 209, 210

(3) Charles L'Éraud, op.cit. In Revue Africaine 1869, N°13 p.43

- 1- وبالتحديد عند نقاط الشجر الثلاثة الآتية - عند مصب وادي التيمور عند بني عمور إلى الشرق قليلا من رأس أوقاس
- 2 - عند الميناء الصغير لرياما بالقرب من جزيرة منصوره - 3- وأخيرا عند مصب نازة المحمي جيدا والواقع عند مصب وادي تازة عند بني هوغال وبحذر الأشجار إلى أن قايد الكراسنة كان ينتقل إلى نقاط الشجر الثلاثة عند ما ... تستدعي الحاجة أنظر :

Charles L'Éraud, op.cit. In Revue Africaine 1869, N°13 p.40

سفن ذات قدرة حمولة أكبر ليستعمل في ميدان بناء السفن، وكذلك في بناء منازل المدينة -كما ذكر آنفا-.

وتوجد بعض الوثائق الأرشييفية التي تعود للعهد العثماني- وبالتحديد للرصيد العثماني المتواجد بالمكتبة الوطنية بالحامة المشكل من عدد كبير من الوثائق الموزعة في عدة مجموعات، والمتنوعة المواضيع، ويمكن العودة إلى فهرس حماش لأخذ فكرة عامة عنها- والتي تؤكد، وتبين لنا هذه المسألة : أي نقل الأخشاب، والقطع الخشبية المصنعة الضرورية لتجديد، وترميم البحرية الجزائرية الأمر الذي كان سبق الذكر من الأنشطة الاقتصادية الهامة لمدينة بجاية، وقبائل الغابات المجاورة لها.

وهي عبارة عن مراسلات بين السلطة في مدينة الجزائر، والمسؤولين المراقبين لعملية استغلال الأخشاب بمنطقة بجاية لصالح الأسطول الجزائري : فتجد رسالة وجهها أحمد خوجة بن فرحات مرابط الكرسة في بجاية إلى إبراهيم وكيل الحرج بباب الجزيرة بمثابة وزير البحرية إذ كان تحت إشرافه كل ما يتعلق بشؤون البحرية، والغزو البحري والعلاقات الخارجية -لمدينة الجزائر يخبره فيها بأن عملية إرسال الخشب إلى الجزائر قد تمت كما يذكر أنه قام بمساعدة الحاج خليل وكيل الزيت في شراء الزيت الذي طلب منه من الجزائر : حيث يقول : «و نعلمكم أيضا أفاندي {كذا}

(1) Charles Féraud, op.cit, p.210

أمر به من الزيد الحاج -أنا- وسرا، الزيد، وهميونا (هذا) له
الزيد والحمد لله .

وهذه المراسلة إلى جانب أنها تورد ما في دستيد ذلك النشاط
الذي مكنته، مارة وحارة محمات هامة هرة -بحارة الخشب فإنها
توضح لنا كيف أن مديرة وحارة مكنته، مصدرها هام لتزويد مدينة
الجزائر باحتياجاتها من الزيت، وهذا ما يؤيد ما ذكره توماس شو
من وجود علاقة حميمة ومستمرة لاحتجار الزيتون في سواحي مدينة
بحارة في القرن 19م (18).

وفي هذا السياق توجد مراسلة أخرى من أحمد خوجة بن
فرحات مرابط المرسلة إلى الرئيسة أوائل سنوات تدون تاريخ في
نفس الصفحة، وهي شراء الزيت الذي طلب منه شراؤه وإرسال
الأخشاب؛ حيث مما جاء فيها:

« إلى سيدنا إبراهيم وسرا الحرج في الجهاد أيد الله
وناصره أمين جعلك الله رحمه للعباد وشجاعه لأهل الفساد أمين،
واليوم أفاندم (أصدق) خير إن شاء الله تعالى أمر الكيل الزيت

(1) الوثيقة رقم ١١ رسالة من أحمد خوجة بن فرحات مرابط المكرست في بجاية
إلى إبراهيم وكييل الحرج بباب الجزيرة بمدينة الجزائر حول إرسال الأخشاب
لمدينة الجزائر كما يخبره بمساعدته وكييل الزيت الحاج خليل في شراء
كميات الزيت المطلوبة منه، تاريخها أوائل دي القعدة (دون تاريخ)، في
المجموعة 1901 من الرصيد العثماني بقسم المحفوظات، في المكتبة الوطنية
بالحامة - الجزائر

(2) Tomas SHAW op cit p 1950.

اكذاا قد كئلنا وعمرنا اكذاا جميع الأقساط كتلهم الذي اكذاا
ارسلت إلنا وزدنا ثانيا اكذاا من عدنا من المخزن لنعمير عئرا
أقساط عمرناهم اكذاا و الحمد لله على هذا الساع اكذاا الزيت
موجود....."، ويحدثه كذلك في نفس المراسلة عن امر الخشب
فيقول له : «..... وخذينا اكذاا الخشب اكذاا.....».

ودائما في هذا الموضوع نجد مراسلة أخرى ، حيث راسل أحمد
خوجة بن فرحات مرابط الكرسى في بجاية إبراهيم وكيل الحرج
بباب الجزيرة يخبره فيها بوصول خطابه إليه ، كما تتضمن هذه
المراسلة الإشارة لإرسال بعض البضائع من بجاية إلى الجزائر على
متن السفن ، كما يعلمه من خلالها بظهور سفينة مارة بالقرب من
سواحل بجاية فلم يعلموا إذا كان المركب مسلم أو نصراني." وهذا
دليل على أهمية بجاية كمركز لمراقبة الملاحة البحرية. كما نجد
مراسلة أخرى أرسلها القائد مصطفى ، وأحمد خوجة بن فرحات
م رابط الكرسى في بجاية إلى إبراهيم وكيل الحرج بباب الجزيرة

(1) الوثيقة رقم 8 ، في المجموعة 1903 ، من الرصيد العثماني ، مصدر سابق ،
انظر الهامش رقم (39)

(2) الوثيقة رقم 9 "رسالة من أحمد خوجة بن فرحات مرابط الكرسى في بجاية
إلى إبراهيم وكيل الحرج حول إرسال بعض البضائع إلى مدينة الجزائر بواسطة
السفن البركوات وإعلامه بمسألة مرور مركب بالقرب من بجاية لا تعرف
هويته" ، تاريخها أواخر محرم الحرام (دون تاريخ) في المجموعة 1903 ، من
الرصيد العثماني بقسم المخطوطات ، في المكتبة الوطنية بالحامة الجزائر

حول تسوية بعض المسائل التجارية مع بعض القبائل، وإخباره بجمع أقساط الزيت المطلوبة من طرف الحاج خليل⁽¹⁾.

وهكذا نجد أن مسألة استغلال أخشاب الغابات المحيطة بمدينة بجاية، والمتاجرة بها خلال العهد العثماني قد أعطى لبجاية نوعا من الأهمية كونها بغاباتها مصدرا أساسيا للأخشاب الضرورية للبحرية الجزائرية لترميم، وبناء السفن، وكذلك بناء المنازل وغيرها من المنشآت، بالإضافة إلى تجارة الزيت التي ارتبطت بها، وتجارة السواحل الذي كانت تنطلق من ميناء بجاية عن طريق المراكب الصغيرة للمتاجرة بثروات المنطقة المتنوعة كما أسلفنا الذكر.

وما يشد الانتباه أيضا هي دقة التنظيم الذي وضع لاستغلال أخشاب تلك الغابات : فهو نظام تميز بالفعالية ويبين كيف أن كل من العثمانيين، والقبائل كانوا يجدون فائدتهم. ومصلحتهم - مكسبهم- من خلال هذه العملية كما نستشف السياسة الحكيمة التي اعتمدها العثمانيين في التعامل مع القبائل القاطنة في الغابات المحيطة بمدينة بجاية للاستفادة من أخشابها.

6 - مصير تجارة الكراسته : وفي نهاية المطاف تراجعت هذه التجارة بشدة، وزالت نتيجة عاملين :

(1) الوثيقة رقم 29 : عبارة عن مراسلة من القائد مصطفى وأحمد خوجة بن فرحات مرابط الكراست في بجاية إلى إبراهيم وكيل الحرج بباب الجزيرة . في المجموعة 1903 ، من الرصيد العثماني بقسم المخطوطات ، في المكتبة الوطنية بالحامة - الجزائر

1- جعل استغلال البحر دراسة أحد أركان إصلاح اليهود، وقد بدأ منحهم احتياز النجارة التي كانت لهم في حياته مع القبائل وبالتحديد لعائلته البصري وذلك خلال السنوات الأخيرة من تاريخ الدولة، والتي تعهدت بدفع إتاوة مرتفعة المبالغ لهم الداي، ولدى تعاملهم مع القبائل لم يفتن إلا من خلال وسائل، أو ممثلين عنهم وهؤلاء إما لمصلحة حاسية، أو لعجزهم بسببوا في قوسى ماسفة، وتعطيل كل الأعمال التجارية بمنطقة بجاية، ولاسيما تجارة الكراسته، والدليل على ذلك أن ضعية ضعيفة، ومعتبره من الأخشاب التي تم طلبها لصالح البحرية بقيت قرابة الثلاث سنوات على شاطئ تازة لرفض القبائل تسليمها لأنه لم يدفع لهم كما جرت العادة من قبل، وبالسعر المتفق عليه من طرف وكيل البصري مما أضر باقتصاد قبائل المنطقة، وبالبحرية الجزائرية.⁽¹⁾

2- الاحتلال الفرنسي لمدينة الجزائر عاصمة البلاد وضع حدا نهائيا لتجارة الكراسته وتسبب في إدخال سكان قبائل منطقة بجاية في حالة من البؤس، والفقر بعد أن قضى على أهم نشاط اقتصادي كانوا يقومون به وهو تزويد البحرية الجزائرية بما تحتاج إليه من أخشاب لصناعة السفن، وبالتالي القضاء على أحد أهم الموارد المالية بالنسبة لهم، وقد استمروا على هذه الحالة لفترة طويلة.⁽²⁾

(1) Charles Feraud, op cit, p 210

(2) Charles Feraud, op cit, In Revue Africaine 1869, N°13 p 46

السيد لله وحده

أعلم من يعلم على هذا الأمر العظيم والمطالع العظيم المسمى
 على يد ربه من هذا الأمر العظيم المسمى من هذا الأمر العظيم
 والحاصل والعام وحده المسمى من هذا الأمر العظيم
 المحمود لله تعالى وعلى من الله المسمى من هذا الأمر العظيم
 إلى الصالح المولى وحده المسمى من هذا الأمر العظيم
 الوحي الرأفة السيد محمد القروي من المسمى من هذا الأمر العظيم
 الفيوم المسمى المسمى من هذا الأمر العظيم
 محمد أمراي أنهما على وفاء على ذلك رزاقه وأمره
 والده المذكور وأمره من هذا الأمر العظيم
 ويكونوا لهم من هذا الأمر العظيم
 ويصبح من هذا الأمر العظيم
 السادات المسمى من هذا الأمر العظيم
 كما أعلم على براديه من هذا الأمر العظيم

الوثيقة رقم ٨ رسالة من أحمد خوجة بن فرحات مرابط المستقر من بجاية
 إلى إبراهيم وكيل الحرج حول مسألة شراء الزيت المطلوب منه ومطلب إعلانه
 هل يتم إرسال مركب من مدينة الجزائر لتسلمه وفيها إشارة أيضا للأحشاش
 تاريخها أوائل شوال (دون تاريخ)، في المجموعة ١٨٨١ في من الرسمى
 العثماني بقسم المخطوطات، في المخطبة الوطنية بالحمامة الجزائر

وشاقب اعقابهم ذلك صدفا منا عليه لوجه الله العظيم ورجاء
 توابه التجسيم ولاطعامه للبغراء والمساكين وعلى كافة اهل الزاوية
 المذكورين خصوصا زاوية بنى بوسعود ان يكون كلهم عند نظره
 وسعه وطاعته كما اننا افناه في مقام والده المذكور على شغل
 البابلك الكاين بالبلد المذكورة يجري عليه مثل الكراسته
 وغيرها من غير ممانع له في ذلك مع حرمة واحترامه ورجاء وحفظ
 جنابه بحيث لا تهنك له حرمة ولا من يتعدى عليه ولا على كافة
 زاوية ولا يكلمهم احد بشي من النكابر المخزنية * عن اذن المعظم
 الرابع الدويشلي السيد مصطفى داي اواخر حجة الحرام عام ١١١٣

~ ~ ~

وثيقة تجدد الإمتيازات التي منحت لعائلة أمقران بدءا بالجد محمد أمقران
 ثم والده الشيخ سيدي عبد القادر بن محمد أمقران وأخيرا المذكور هنا
 الحفيد السيد محمد الشريف نظرا للخدمات التي قدموها للسلطة وفيها
 إشارة إلى الكراسته. تاريخها 1702. المرجع :

FERAUD (Charles) ,Exploitation des Forêts de la karasta dans la Kabylie
 ,orientale sous la domination turque , In Revue Africaine 1868 ,N°12

الحمد لله الذي جعلنا من الامم الكريمة والخطايا الواضحة الجسم النافذ
 امة العلم سائدا مدبره الفواد والعمار اولادنا النبلاء والحكام
 والسادات والاعام وجميع المنتمين في الاحوال وسائر الاحكام ببلادنا
 الى ايم الحق بالله تعالى من سائر الدوائر وسائر عما كنعان خصوصا
 بلادنا الحاضرة بمقدد الله الجميع ووقد التفت الى صالح القول وحسن
 الاتصاف اما بعد فارحم الله المحتسرين ولا وفي ابنته السيد مصطفى وولد
 المرحوم السيد احمد فايد اناس فرحنا انعمنا عليهم وولنا فائدا على
 محبة سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم من جميع امورهم وكرامة شئونهم
 بحسب لا تشبه من غير احد سواء ولا يخرج جارا يجمع جميع امورهم وكرامة
 شئونهم على سبب الحادثة القديمة والكريمة السالفة المستقيمة عادة
 السعد ميرامنا له مع تونه تبعا للشرعية الجديدة على ما فيها افضل
 الصلاة وازكى النجاة وقد اوجينا له بحمة واحتراما ورعاية
 والكرامة وحققنا له من حيث لا تتفكر له حرمة ولا يقطع
 له جناح ولا يصله احد باداية ولا يكره ولا يفسد من يفسد به غير
 ولا لاحد الله من سبب بوجه ولا حاكم انعمنا عليه ايضا بغير اذلة
 الكرامة فمدد الله له فقهها واورثها على يديه وكذلك انعمنا
 عليه بفيادة الزيت فقصي على نفسه وكذلك امر المرشد بمصروف التكاليف
 وهو المنسوب فيها مفعولا لا يورث كلفا هو المنسوب فيها وعلى
 نفسه دور شريك ولا يتهم في غيرها سواء مع الحرمة الكاملة والبركة
 الشاملة انما كانتا شاملا عاما بحسب الواجب عليه ان يعمل
 بما فيه ولا يحداء ومن تعد الحد وقد استوجب الحد والله الواسع
 للصواب واليه المرجع والمآب لا ريب في غير ولا معصود يسوء
 ولا يورث له وهو حسن ونعم الوكيل ولا حول ولا قوة الا بالله العلي
 العظيم والسلام وكتب عم اذن المعظم الامجد مولانا الد ولاي السيد
 محرابنا الله الله منه او ابل حاجي الاولى

الوثيقة رقم 39 رسالة من محمد باشا إلى أهل بجاية يعلمهم فيها بأمر تعيين
 مصطفى بن أحد قايد مدينة بجاية وناظرا للكراسة وللزيت وقبطانا
 للمرسى، تاريخها جمادى الأولى 1200 هـ، في المجموعة 3206، في الرصيد
 العثماني بقسم المخطوطات، في المكتبة الوطنية بالحامة - الجزائر

Place du port d'Alger dans le renforcement du rôle des transports maritimes de l'Algérie

Par : Abbas Leila
Enseignante chercheur-
USTHB-FSTGAT-LGAT

Résumé :

Insérés dans l'infrastructure économique naissante de notre pays, les ports en constituent un élément essentiel qui conditionne le développement puisqu'ils canalisent la quasi totalité de nos échanges. Ils forment de ce fait un carrefour, dont le débit, et par voie de conséquence l'efficacité où la déficience peut avoir des effets incalculables sur le développement économique du pays.

L'Algérie dispose d'un complexe portuaire en place constitué de treize (13) ports de commerce dont huit (08) essentiellement à prépondérance de trafic de marchandises générales (Alger, Oran, Annaba, Ghazaouet, Djen-Djen Mostaganem, Ténès et Dellys), trois (03) ports mixtes de marchandises générales et d'hydrocarbures (Bejaia, Arzew et ancien port de Skikda) et deux (02) spécialisés dans les hydrocarbures (nouveau port de Skikda et Béthioua), répartis tout au long d'une côte de 1200 km et offrant une capacité théorique estimée à environ 105 millions de tonnes/an¹ (80 millions pour les vrac liquides essentiellement les hydrocarbures et 25 millions de tonnes pour les marchandises générales). Deux tiers de ces marchandises transitent par le port d'Alger, ce qui fait de lui le plus important port du pays.

Les aspects du trafic en transit par le port d'Alger, premier port du pays pour les marchandises générales et port important pour les cargaisons en vrac, se sont transformés d'une façon radicale. Similairement, les modalités et techniques de transport ont également changées. Il existe à présent un important trafic Ro/Ro et plus particulièrement un trafic de plus en plus conteneurisé. « Le port moderne aujourd'hui est une plate-forme logistique qui se tourne tout

¹ Ministère des transports, Communication sur la situation des ports de commerce, Avril 2002.

autant vers la terre que vers la mer en cherchant à s'impliquer dans divers maillons de la chaîne de transport »¹.

La capacité des ports algériens en matière de transport maritime est loin de répondre aux besoins exprimés par les partenaires économiques de l'Algérie. Ces derniers sont confrontés à d'énormes problèmes liés au plan organisationnel et à l'aspect législatif régissant le transport maritime ainsi qu'aux difficultés matérielles caractérisées par la vétusté de l'outillage utilisé, l'insuffisance de la surface de stationnement des conteneurs et le ralentissement des opérations d'embarquement particulièrement au port d'Alger d'où transitent 2/3 de nos échanges avec l'extérieur.

Dans le contexte de compétitivité aiguë dans lequel se livrent aujourd'hui les ports, ces derniers doivent trouver les moyens d'investir tout en restant compétitif et offrir la qualité de services exigés par les armateurs et les chargeurs.

Telle est l'obligation de notre pays qui doit faire face à la mondialisation avec toutes ces implications (stratégiques et technologiques) et faire développer de manière exponentielle l'économie nationale dans laquelle les ports constituent des éléments clefs de réussite et de développement.

Mots clés : port, transport maritime, compétitivité, mondialisation, efficacité et déficience

Introduction :

L'Algérie est fortement dépendante de la voie maritime pour l'acheminement de son commerce extérieur. 95% des échanges commerciaux sont assurés par mer. C'est dire le rôle incontournable du transport maritime dans le développement économique du pays et son incidence financière (10% en moyenne de la valeur des importations).

Une grande part de ces échanges passe par le port d'Alger du fait de son site stratégique dans une zone à dominance commerciale très importante.

¹ Préface de Mr le Ministre des Transports, Annuaire statistique des ports de commerce algérien, 2002.

Le port d'Alger a connu des changements et des évolutions parfois radicales mais il a toujours gardé son rôle de port reliant entre la ville et son arrière pays et entre la ville et la méditerranée. Des travaux d'aménagement et d'agrandissement ont été nécessaires pour l'adapter aux exigences d'un trafic de plus en plus important. Cependant, «le port souffrait et souffre toujours de l'étroitesse de son site qui a nécessité des travaux qui vont se succéder durant quatre siècles pour arriver à sa configuration actuelle».

Du fait que le trafic des marchandises d'un port est étroitement lié à la surface portuaire qu'il occupe. Car, plus le trafic croît plus le besoin d'espace devient une priorité absolue pour le bon déroulement de la manutention des cargaisons, le port d'Alger nécessitera d'autres travaux de modernisation pour le rendre concurrentiel, pour le désengorger et pour augmenter son rendement économique.

Il est également admis que la capacité d'un port s'apprécie, outre en fonction de ses infrastructures, de ses espaces appropriés mais aussi en relation avec l'existence d'installations spécialisées, d'équipements adaptés à la taille des navires, à la navigation et à l'évolution des flux et aux types de marchandises et enfin aux voies de desserte appropriées. Le bon fonctionnement de ce régulateur dépend de facteurs exogènes, se situant tant en son amont qu'en son aval.

Le port d'Alger : un port stratégique relié à toutes les régions du pays :

Géographiquement, le port d'Alger s'incurve sur le littoral ouest de la baie d'Alger qui s'étire entre le Cap Caxine à l'ouest et le Cap Tamentfoust à l'est d'une largeur de 18 Km et une profondeur d'environ 7 km.

«Le port s'étale du nord au sud sur 3km, il se dresse au pied du massif de Bouzareah, délimité par la jetée Mustapha au Nord-est à 160

1 M. Mohamed Nemouchi, Sous-Directeur à la Direction des Ports du Ministère des Transports,

mètres de la côte, par le brise-lames est au Sud-ouest et par la ville d'Alger à l'ouest¹.

Cette position au coordonnées géographiques 3°2' longitude est et 36°50' latitude nord ; offre au port d'Alger une protection contre les vents violents de l'ouest et du nord.

La longueur totale du linéaire de quai du port d'Alger est de 9300 m dont 5800 m en exploitation. Le nombre de quai est de 35 dont 09 spécialisés (soutrage, Ro-Ro, conteneur, voyageurs, pondéreux, céréales). «Le taux d'occupation des quais et en moyenne de 75% et seulement 8% ont une productivité supérieur à 100 tonne/heure»².

L'accès au port est assuré par deux principales passes qui sont :

La Passe nord, large de 176 m et profonde de 22 m, formée par les deux musoirs de la jetée Kheir-Eddine et la jetée du Vieux Port et la Passe sud d'une largeur de 240 m et 16 m de profondeur. Elle est formée par le musoir de la jetée Mustapha et le brise-lames est.

La longueur des voies ferrées internes au domaine portuaire et leur raccordement au réseau national, la longueur des voies routières internes au domaine portuaire et leur raccordement au réseau d'autoroutes ou de voies rapides, la connexion avec un aéroport proche sont tout autant de facteurs déterminants pour conforter ou au contraire annuler les offres strictement portuaire.

La situation du port d'Alger en terme de voies de desserte est très importante étant donné que les voies de communication qui partent de la capitale débouchent sur la presque totalité du pays. Les accès routiers de l'enceinte du port d'Alger sont au nombre de 07 (accès n°1 par la pêcherie, n°2 par la rue d'Angkor, n°3 par la gare maritime, n°4 par la rampe Tafourah, n°5 par le grand môle, n°6 par la

¹ La délimitation du port d'Alger est fixée par le décret n° 62-268 du 12 Mars 1962, instituant le régime de l'autonomie à l'établissement algérois, modifié et complété par le décret n° 63-444 du 09 Novembre 1963.

² JICA, Etude de développement des ports d'Alger, Oran, et Annaba

Les ministères de transport et de l'équipement sont chargés de l'administration et de la construction du port d'Alger.

Le ministère de transport a la tutelle sur l'entreprise portuaire qui est responsable de l'administration et de l'exploitation du port.

Par contre, le ministère de l'équipement a la tutelle sur la direction des travaux publics de la wilaya qui est chargée de la construction, de l'entretien, de la surveillance et des réparations des infrastructures maritimes (quais, jetées, bassins). Une subdivision maritime est implantée directement au port pour le suivi des opérations de travaux d'entretiens et de surveillance des infrastructures (quai 26).

Le port d'Alger a été géré par l'O.N.P (Office National des Ports) jusqu'en 1982 qui deviendra par la suite l'E.P.A.L (l'Entreprise Portuaire du Port d'Alger).

L'entreprise Portuaire d'Alger issue de la restructuration du système portuaire national de 1982 (décret n°82.286 du 14 avril 1982 et passée à l'autonomie en 1989 sous la forme d'une E.P.E/SPA) exerce, conformément à ses statuts, des missions à la fois d'autorité portuaire et à caractère commercial.

L'E.P.A.L assure la gestion de l'exploitation des infrastructures portuaires (bassins, quais, magasins, terre-pleins, voûtes,...) et des installations spécialisées (Terminal à conteneurs, gare maritime, portiques à grains,...).

Evolution de l'activité et du trafic portuaire : Un port orienté et spécialisé en marchandises hors hydrocarbures et à conteneurs.

L'efficacité et le bon fonctionnement d'un port sont souvent analysés à travers quelques indices révélateurs tels que son rendement économique et la qualité des services fournis à son niveau. Ces indices sont liés aux conditions générales dans lesquelles un port fonctionne et se développe.

Le port d'Alger a connu un trafic de marchandises variable, suite aux divers événements qui ont marqué l'Algérie.

La structure du trafic a subi un grand changement. Alors qu'il était un port destiné à l'exportation des richesses agricoles et minières durant la première moitié du siècle dernier (époque coloniale), il est

devenu progressivement un importateur des besoins alimentaires, de biens d'équipements et des marchandises diverses.

Durant plus d'une décennie son accroissement est resté irrégulier jusqu'à 1970 où il a chuté considérablement à cause de quelques événements importants¹ traversés par l'Algérie. Depuis l'année 1990 le port d'Alger a enregistré une évolution spectaculaire dans le nombre de navires accostés ainsi que dans le volume des marchandises transitées par ce dernier.

Ainsi, 2821 navires (2686 commerciaux et 135 relâchants) ont été enregistrés en 2005 contre 2023 navires en 1995 (1763 commerciaux et 260 relâchants), faisant ressortir une hausse constante de 152% de navires commerciaux. Cette évolution s'explique par l'apparition d'un nouveau type de navires : les porte-conteneurs ainsi qu'à la hausse du transport roulier.

Le volume global du trafic de marchandises traitées par le port d'Alger en 2007 est de l'ordre de 8.73 millions de tonnes, soit 7.84% du trafic national. 26.73% représente la part du port d'Alger dans le trafic national des hors hydrocarbures, sa part dans le trafic national des hydrocarbures est de l'ordre de 2.53%.

Ainsi, le trafic du port d'Alger est orienté vers le transport des marchandises hors hydrocarbures dont la première place lui revient à l'échelle nationale avec plus du tiers du trafic national traité par les 11 entreprises portuaires.

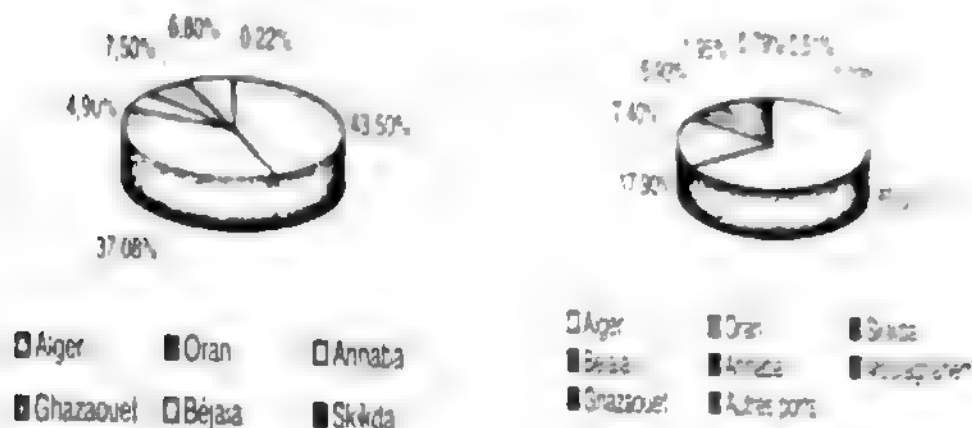
Après, Arzew, Skikda et Bejaia, le port d'Alger détient la quatrième place dans le trafic des hydrocarbures. (Voir le graphe suivant).

¹Le différend Franco-algérien sur les vins et alcools qui a abouti à la reconversion d'une partie du vignoble par d'autres cultures et par conséquent à la baisse de la production.

La nationalisation des hydrocarbures de 1971 entraînant un ralentissement des exportations.

Répartition du tonnage de la marchandise conteneurisée et du trafic passagers par port en pourcentage

PASSAGERS CONTENEURS



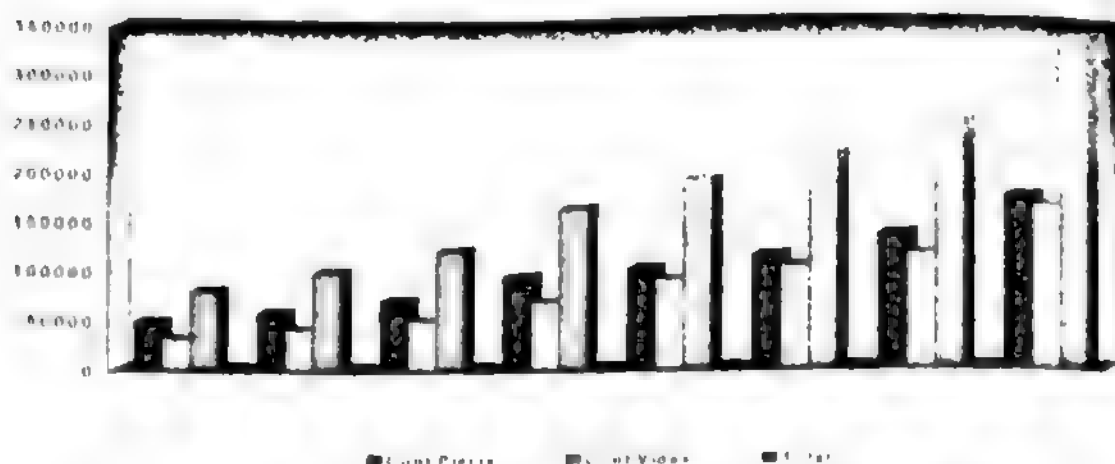
Alger », EPAL, graphe réalisé par le chercheur L. Abbas

Trafic Spécialisé, trafic Conteneurs et trafic Passagers :

Le conteneur est apparu pour répondre aux besoins du transport maritime de marchandises diverses. Il facilite généralement l'inter modalité et augmente la fluidité du transport. Dans le classement annuel des ports du monde qui ont un trafic conteneurisé de plus de 300000EVP, établie par C.T.Y¹ en 2002, le port de Durban en Afrique du sud était en 44^{ème} position mondiale et le premier en Afrique suivi par le port d'Alexandrie en 74^{ème} position et celui d'Alger en 121 position sachant que le port d'Alger occupait la 161^{ème} position en 1998.

¹ CTY, Containerisation International Yearbook.

Evolution du trafic conteneurs du port d'Alger de 1999 à 2007



Source : Revues « Port D'Alger », EPAL, graphe réalisé par le chercheur L. Abbas

L'évolution de ce type de trafic entamé depuis les années 1980, affiche toujours une tendance à la hausse, confirmant ainsi l'importance de ce mode de transport dans le monde entier. La part des ports algériens et ceux des pays voisins en trafic conteneurisé, reste modeste comparé au trafic d'autres leaders mondiaux.

En effet, le trafic mondial enregistré en 2002 était de l'ordre de 205 millions de EVP, l'Algérie 297 000, la Tunisie 230 000 et le Maroc 358 000 EVP¹.

La progression du conteneur s'est accentuée à partir de 1999 l'année de la mise en exploitation du Terminal à conteneurs.

Le nombre des conteneurs de 40 pieds a connu une évolution considérable étant donné des avantages qu'il offre (sécurité de la marchandise, rapidité, coût, ...) d'où le besoin du port à ce mode de trafic.

De son côté, le trafic roulier a connu une augmentation dans son utilisation jusqu'à 1998, cela s'explique par le fait que les coûts des infrastructures ro/ro nécessaires pour effectuer le chargement, le déchargement et la manutention des marchandises, conteneurisées ou non, sont moins élevés.

De 1999 à 2007, ce trafic a connu une forte baisse, passant de 991 581 tonnes en 1998 à 459 209 tonnes en 2007, ceci s'explique par

¹ Bulletin des transports n°14, novembre 2003, CNUCED, publications des Nations Unies

l'ouverture du terminal à conteneurs durant cette période et par conséquent le déplacement du roulier au profit de la conteneurisation.

La structure de ce type de trafic connaît toujours une prédominance des importations qui représente près de 86% du trafic roulier global.

Il est de même pour le trafic des passagers au port d'Alger qui révèle une tendance à la hausse quasi constante depuis 1996 jusqu'à nos jours, où l'indice d'évolution affiche un taux de 240%.

En 2007, le terminal d'Alger a assuré le passage de 530 526 F.V.P contre 440 951 unités en 2006, soit une progression considérable de 20%, et il a traité 11,241 millions de tonnes de marchandises diverses, soit 11% de plus que l'année précédente.

Ainsi, tous les indicateurs ont enregistré des hausses au cours de l'exercice 2007 à l'exception du trafic voyageurs qui a marqué une baisse passant de 397 073 passagers en 2006 à 373 538 en 2007, soit une baisse de 5,93%.

« Le trafic passagers est lié, soit à l'activité économique (déplacement des hommes d'affaires par exemple), soit à l'activité touristique dont les flux sont généralement saisonniers, soit à une migration de travail, notamment avec l'Europe »¹.

En effet, le séjour moyen en rade des navires a été de 4,92 jours en 1995, passant à 1,84 jour en 1999 pour atteindre 1,42 jours en 2002 et 1,29 en 2007.

En ce qui concerne la main d'œuvre employée, l'E.P.A.L offre le travail à un effectif de 3200 personnes, dont 200 journaliers avec un taux d'encadrement de 11,1%. L'entreprise envisage de mettre en place un plan de redressement dans le but de remplacer la main d'œuvre moins jeune et non qualifiée. Un plan social est en cours d'exécution.

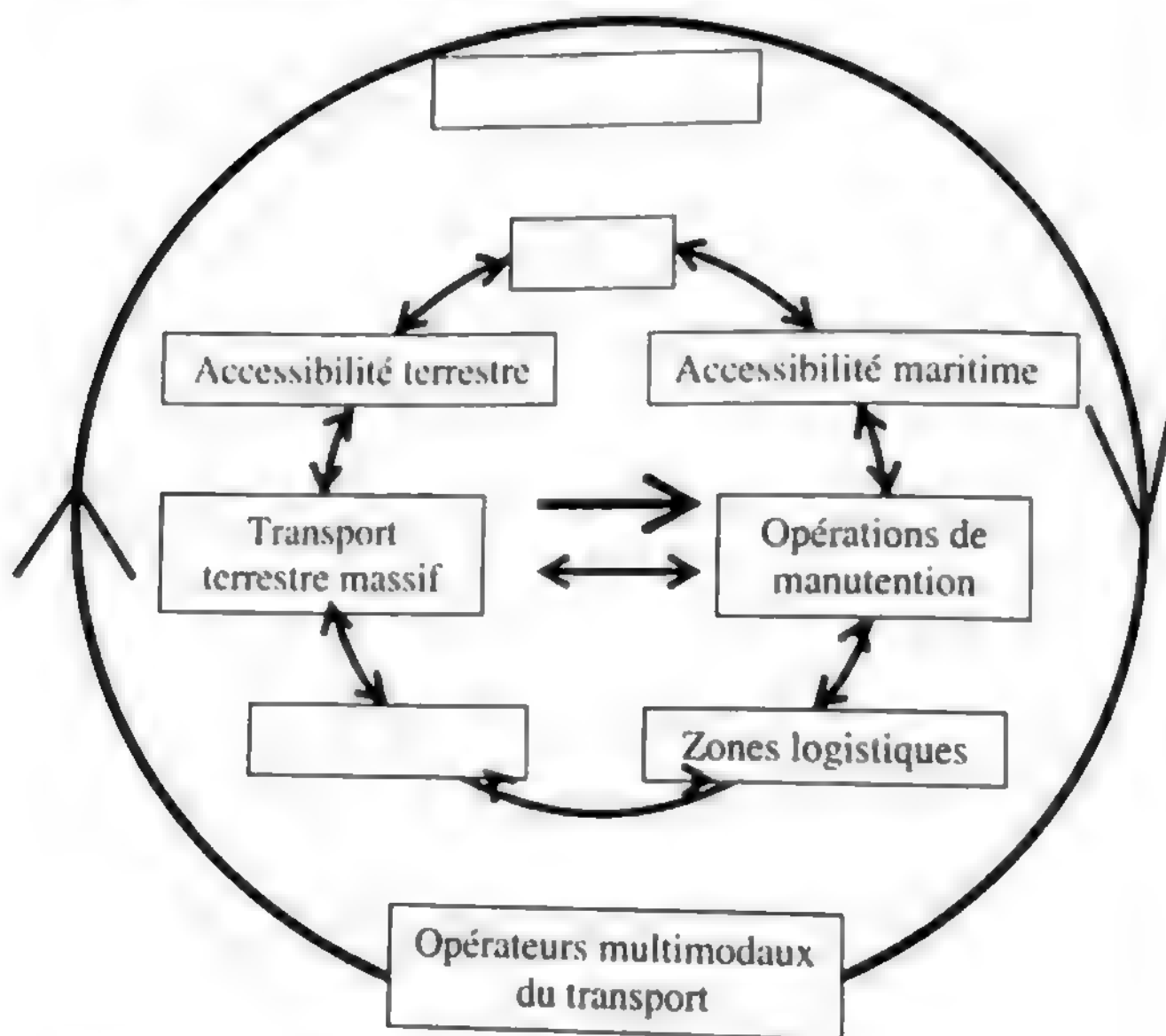
En matière de formation, 448 agents ont subi un recyclage à l'entreprise au cours de l'année 2007, dont 90 dans le domaine de la ressource humaine, 48 dans la manutention portuaire et 115 dans le secteur de la prévention et de la sécurité.

1 Amel BERKANIBAZIZ, Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain, Mémoire de magister en aménagement urbain, USTHB, septembre 2002.

Le port d'Alger a réalisé un chiffre d'affaires d'environ 54 millions d'euros, en hausse de près de 14% par rapport à 2006.

Le schéma suivant montre bien la complexité des interactions entre les différentes variables et acteurs qui contribuent pour le fonctionnement d'un port.

Le cercle vertueux de la croissance portuaire¹



Interaction entre acteurs privés et acteurs publics

Interaction entre les variables

¹ Antoine FREMONT. Les stratégies portuaires face aux armements de ligne régulières, extrait de la 8ème conférence internationale des villes portuaires (AIVP). DALIAN, 2002.

Cependant, bien que les résultats soient encourageants, il ne demeure pas moins que sur le plan de l'efficacité de traitement du couple navires/marchandises, les performances restent bien en deça des niveaux entreposés dans les ports des pays voisins.

Dans la compétition ouverte par l'explosion du commerce international, le transport maritime subit de fortes évolutions techniques (conception nouvelle des navires, plus rapides, plus importants par la taille et la vitesse...), ou organisationnelles, notamment en ce qui concerne les systèmes de manutention dans les ports ou les dessertes à partir de ports principaux vers des ports secondaires. «Les ports deviennent les plaques tournantes de ce développement, permettant aux opérateurs maritimes d'internationaliser ou de diversifier leurs...»¹

Le renforcement du rôle des transports maritimes : par quelles stratégies et par quels moyens?

Les contraintes à lever pour le bon fonctionnement des ports algériens sont de deux ordres : Des contraintes d'ordre structurel liées à la vétusté et l'inadaptation des infrastructures et des superstructures d'une part et l'état des voies de desserte vers les lieux de destination des marchandises d'autre part.

D'autres contraintes sont dues à la qualité des systèmes de fret qui demeure insuffisante et pèse gravement sur les coûts de transport et de logistique qui représentent plus de 20% de la valeur finale des marchandises transportées. Aujourd'hui le pavillon algérien qui compte 70 navires de commerce (de tous type) participe pour 15 % environ au transport par capacités propres.

Au plan de l'organisation, le système en place caractérisé par une concentration des principales activités commerciales et des missions de service public au sein d'une seule entreprise, a fait ressortir l'inadaptation et les limites de l'actuelle organisation.

¹ Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement, Amélioration des systèmes de transit et développement économique des pays en développement sans littoral et de transit : Difficultés et Perspectives, Rapport du Secrétaire général, New-York, 23-27 juillet 2003.

Au plan de l'exploitation, certaines contraintes internes et externes au secteur ne lui ont pas permis d'atteindre toute l'efficacité voulue en matière de traitement et de fluidité des trafics.

Au plan environnemental, le port d'Alger vit une situation inquiétante à cause des millions de litres d'eaux usées urbaines de la ville d'Alger qui se déversent sans traitement préalable au niveau des différents bassins du port, à travers environ 70 bouches d'égouts dont 27 sont de grand débits (9000 litres/seconde), un débit estimé à 14000 litres par seconde en 2005.

Ces obstacles et contraintes parfois très complexes ont poussé les autorités à mettre en place un bon nombre de mesures d'urgence en même temps qu'un plan d'action pour chacun des 11 ports algériens. Une nouvelle stratégie de développement et de modernisation des ports algériens et traduite dans le Schéma Directeur Portuaire et Maritime. Ce schéma vise à remettre à niveau et à moderniser l'ensemble des ports à l'horizon 2015-2025, et devrait permettre d'accroître substantiellement la compétitivité des ports nationaux.

Projets d'aménagement futurs pour le port d'Alger :

Les ports algériens nécessitent tous des travaux d'aménagement plus ou moins importants. Celui d'Alger a déjà bénéficié de projets de construction de quais, de jetées mais également de ports secs et d'aires de stockage.

D'autres travaux sont en perspective, ils visent l'amélioration du fonctionnement du port à travers son désengorgement.

Certains travaux sont réalisés dans le cadre de l'application des orientations des derniers «schémas sectoriels d'aménagement du territoire qui constitueront la matrice de développement pour la période allant jusqu'en 2025.»¹.

Le port d'Alger, dans sa configuration actuelle ne peut faire face aux prévisions du trafic aux cours des prochaines années. Des prévisions qui indiquent un taux de conteneurisation en déchargement qui passera de 65.5% en 2002 à 78% en 2010.

Les ports secs :

Ils sont constitutifs de la zone géographique d'influence économique d'un port maritime ou fluvial, mais ils peuvent, à leur

¹ Chambre Algérienne de Commerce et d'Industrie, revue Mutations, Numéro 65-03-08,

tour, donner lieu à un hinterland plus ou moins étendu, lorsqu'ils se situent dans une zone de passage. Ainsi, en dehors de la desserte de leur proche arrière-pays, chaque port sec peut développer sur son hinterland, une influence d'autant plus importante qu'elle sera suivie de l'essor des infrastructures permettant de réunir la souplesse des livraisons terminales par camions avec l'économie du transport massifié par trains sur l'essentiel du parcours. «Le développement des ports secs peut avoir pour effet non seulement de réduire le coût élevé du transporteur transit, mais aussi de contribuer à modifier la structure des échanges et des transports en les transformant en plaque tournante pour le commerce régional.»¹ Ainsi des ports secs ont été aménagés dans le but de soulager le port d'Alger. Ils sont localisés dans la périphérie proche de la ville dans la zone industrielle de Qued Smar, à Baraki, à Mohammadia et Rouïba.

Projet de construction d'un grand port commercial dans la région centre : un nouveau port de commerce pour Alger ?

Des études ont été entamées et des démarches de prospection ont été faites pour trouver un site pouvant accueillir un port en eaux profondes pour désengorger celui d'Alger, asphyxié par la ville. Cette situation pénalise l'économie nationale. Ce projet de construction d'un port devra être réalisé dans la région centre, entre Dellys et Tenes. Quatre options sont envisageables. La première est la réalisation d'un port en eaux profondes à Cap Djenet qui pourrait devenir le plus grand port de la méditerranée, loin devant Tanger med au Maroc. Les autres options consistent en l'agrandissement et la modernisation des ports de Zemmouri, de Dellys ou de Tenes.

Ces ports qui ne disposent pas d'un tirant d'eau important peuvent constituer une solution provisoire à la saturation du port.

Cependant, les deux ports de Djen Djen et de Bejaia dont les caractéristiques naturelles et les capacités infrastructurelles sont bonnes, peuvent jouer le rôle de ports alternatifs.

Projet d'aménagement de onze ports de plaisance en marinas le long du littoral :

Les 11 ports algériens proposés à cette stature sont les ports de Tipaza, Alger, El Djamila, Rocher Noir, Cap Djenet, Corso, Marsat Ben

¹Alberto Compte, Colloque international sur la conteneurisation en Algérie (Bejaia 1-2 juillet 2005), CETMO,

M'hidi, Ghazaouet et Oran. Ce sont des ports qui recevront des travaux de réaménagement pour mériter le statut de marinas. La plupart des 22 études réalisées par le ministère (M.A.T.E.T)¹ sur l'expansion des zones touristiques ont prévu la construction de marinas et elles ont relevées les caractéristiques de chaque site portuaire constatent que la vocation de la majorité des ports algériens est portée sur les activités commerciales mais ils s'accordent à admettre que des atouts touristiques existent, moyennant leur revalorisation.

L'Aménagement de la baie d'Alger :

50 kilomètres de long sur 500 mètres de profondeur telle est l'échelle du plan de cohérence que le groupement Charpentier Architectes² doit établir pour la baie d'Alger. L'enjeu est de faire d'Alger une Ecométropole à travers trois axes : la revalorisation de la façade maritime et de l'espace urbain ; la reconquête des ports et nouvelles polarités économiques et la renaturalisation de la ville.

L'amélioration de la desserte routière et le système multi modale en Algérie :

Dans l'état actuel, l'acheminement terrestre des marchandises du port d'Alger avec son hinterland et vers ces installations connexes, est dominé par le mode routier qui en subit l'étouffement. La desserte ferroviaire quant à elle n'a qu'un faible rôle, en dépit des avantages qu'elle procure (massification, irrigation des territoires éloignés des littoraux, moins polluant),.

Le schéma directeur d'aménagement des infrastructures ferroviaires, a prévu la réalisation d'une 3^{ème} voie expresse entre Alger –Rouiba désignée au trafic de marchandises en relation avec le port d'Alger, la réalisation d'un faisceau conteneurs près du port (faisceau sablettes) et l'aménagement d'une plate-forme pour conteneurs à Rouiba. Le faisceau du port sera constitué de 08 voies de 500 m de longueur utile chacune. Ces voies serviront au stationnement des wagons qui seront chargés par des conteneurs durant la journée pour enfin rejoindre, la nuit, la 3^{ème} voie pour y parvenir à la plate-forme de conteneurs de Rouiba³.

1 Ministère de l'Aménagement du Territoire de l'Environnement et du Tourisme.

2 D'après le Quotidien d'Oran, lundi 17 juillet 2006.

3 SNTF, Carnet du projet de restructuration et électrification du réseau banlieue de l'agglomération algéroise

Ainsi, le port d'Alger rentabilise son trafic, probablement grâce à sa situation géographique dans la région centre du pays et la mise en service de l'axe autoroutier « Ouest » combinée avec la réduction du temps de passage portuaire pourra apporter des solutions à bon nombre d'attente en matière de transport multimodale.

Conclusion :

Il est prévu que le port d'Alger accueillera une part appréciable du trafic hors hydrocarbures et ce compte tenu de l'effort fait en matière de développement des exportations de ce type. Les prévisions montrent que le taux de conteneurisation aux chargement va passer de 61% à 86,3%.

Malheureusement, cette infrastructure vitale pour l'économie nationale souffre d'un nombre important de contraintes qui entravent son fonctionnement régulier aussi bien sur le plan organisationnel (et à l'aspect législatif) que sur les plans matériel, infrastructurel, environnemental ainsi que sur le plan d'exploitation caractérisé par un déficit important en surface de stockage.

Le port d'Alger s'est attaché, au cours de cette dernière décennie à réaliser la transformation progressive de ses structures internes pour les préparer aux évolutions projetées et tente également de trouver des solutions à l'extérieur de l'enceinte portuaire. Et ceci pour faire face aux différentes contraintes citées plus haut et dans le but de répondre aux nouvelles exigences de l'économie nationale tournée vers l'économie de marché.

«La politique dans ce secteur doit donc être globale et embrasser plusieurs aspects : l'interopérabilité technique et administrative, la maîtrise de l'ensemble de la chaîne logistique, l'organisation des routes de desserte autour de ports pivots (« hubs »), la connexion intermodale des ports avec leurs hinterlands»¹.

Références bibliographiques :

- 1- Chambre Algérienne de Commerce et d'Industrie, revue Mutations, Numéro 65-03-08,

¹ Conférence H.MIP - l'intégration régionale de l'espace Euro-méditerranéen par les systèmes de transport, Monaco, les 9 et 10 novembre 2006.

- 2- Conférence FEMIP : l'intégration régionale de l'espace Euro-méditerranéen par les systèmes de transport, Monaco, les 9 et 10 novembre 2006
- 3- Alberto Compte, Colloque international sur la conteneurisation en Algérie (Bejaia, 1-2 juillet 2005), CETMO.
- 4- JICA, Etude de développement des ports d'Alger, Oran, et Annaba, 2004.
- 5- Bulletin des transports n°14, novembre 2003.
- 6- CNUCED, publications des Nations Unies. Conférence des Nations Unies, Difficultés et Perspectives, Rapport du Secrétaire général, New-York, 2003.
- 7- Antoine FREMONT, Les stratégies portuaires face aux armements de ligne régulières, extrait de la 8^{ème} conférence internationale des villes portuaires (AIVP), DALIAN, 2002.
- 8- Amel BERKANI BAZIZ, Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain. Mémoire de magister en aménagement urbain, USTHB, septembre 2002.
- 9- Revue, Port d'Alger, EPAL, juin 1998.
- 10- Yves LAYE, Port d'Alger, OPU, 1983, Alger, page 75.

المحور الثالث

دور الموانئ الجزائرية في الحروب

عبر العصور

المرسى الكبير بوهران ودوره في الملاحة المتوسطية من النشأة إلى الاحتلال الإسباني (1500-1904)

د. محمد حسن /
جامعة تونس

جسد طور تأسيس مدينة وهران هذا التفاعل الحاصل بين المغاربة النازلين بهذه الربوع والأندلسيين لإنشاء مدينة مستحدثة نجهل الكثير عن تخطيطها وكيفية التوطين بها. وقد كان من مسوغات هذا الإنشاء الأساسية ما كان يحصل في شرق بلاد المغرب من تحولات سياسية واقتصادية، تجسدت في توطيد سلطة جديدة بإفريقية. وقد مثلت المدينة - الميناء عصرذاك إحدى محاور الصراع في المتوسط.

وفي زمن ثان، بين القرنين الخامس وأوائل السابع هـ / 11-13م، أضحى المرسى الكبير من أهم مواني الدولة المرابطية. إذ اتخذ يوسف بن تاشفين من مينائها مرسى لأسطوله. وعموما شهدت الحقبة المرابطية والموحدية التي توحدت فيها العدوتان المغربية والأندلسية تطورا نوعيا للمدينة، مثلما يتضح من وصف الإدريسي.

أما الطور الثالث الذي تزامن مع تاريخ الدولة الزيانية، فقد مثل هذا المرسى محطة هامة في التجارة المتوسطية، وعرف فترات مراوحة بين التجارة النافقة وبين القرصنة والمقاومة لها، وذلك فضلا عن تدفق موجات من المهاجرين من العدو الأندلسية.

ورغم وصوح هذه الأطوار، فإنّ تصميمه تاريخ ميناء وهران يتطلب أولاً تجميع المادة المتفرقة في مطاب المصادر العربية والوثائق الأجنبية وإعادة تركيبها، مع المراجعة بين المعطيات المحلية والتطورات المتوسطية، ودون إغمال للمعاربات مع مدن مواني أخرى من البلاد المغربية الأندلسية خصوصاً والمتوسطية عموماً

أولاً. نشأة المدينة الميناء وتطورها إلى حد قيام الدولة المرابطية : شهدت التجارة البحرية تطوراً كبيراً بسواحل الأندلس في عصري الإمارة والخلافة. وقد تجسّد ذلك في سعي الأندلسيين إلى إنشاء مدن على ساحل العدو المغربية، وأولها تنس سنة 262 هـ / 876م ووهران سنة 290 هـ / 902م، وذلك لغرض الربط مع تلمسان، قاعدة المغرب الأوسط والمدينة ذات النشاط التجاري الكبير.

1. الموقع والموضع : بين المجالين القبلي والبحري

تقع وهران على الساحل الشمالي الغربي للبحر المتوسط، قبالة المراسي الأندلسية، وخصوصاً قرطاجنة ولقنت والمرية، وهي على مسافة 50 فرسخاً (أو 300كم) من هذه الأخيرة حسب الزهري. قال المقدسي في هذا الصدد : " يقلعون منها إلى الأندلس في يوم وليلة". وأضاف الإدريسي : " وهي تقابل مدينة المرية من ساحل برّ الأندلس وسعة البحر بينهما مجريان 1 يومان حسب الروض المعمار للحميري). ومنه أكثر ميرة ساحل جزيرة الأندلس".

وقد ارتبط ميناء وهران بالمواني الأندلسية. وعلى حدّ عبارة ابن سعيد : "وهي أحر فرض هذا الجزء من المدن العدوية. وميناءها مشهور مأمون في الهول"¹.

وهي على الضفة اليسرى من الوادي. غرب أرزاو. جاء في الإدريسي : "ومنها إلى طرف مشانة روسية خمسة وعشرون ميلا. وعلى التقوير 32 ميلا. ومن طرف مشانة إلى مرسى أرزاو 18 ميلا"، وشرق هنين : "فمن طرف الدفالي إلى طرف الحرشا 12 ميلا. ومنه إلى وهران 12 ميلا"².

2. نشأة المدينة الميناء حسب الرواية الأندلسية :

اعتمدت هذه الرأية على نصّي البكري وابن حيّان أساسا، وبدرجة أقلّ ابن خلدون. ويمكن أن نقسم أطوار النشأة إلى مراحل عدة :

1. النشأة الأولى سنة 290 هـ / 904 هـ :

اقتربت النشأة بمستلزمات التجارة البحرية بين العدوتين وبالبنية القبلية في آن واحد. فقد اتفق أصحاب الأرض، وهم نفزة وبنو مزقن، ولعلّهم كانوا من أتباع تلمسان، مع الأندلسيين على

1- Ma Dolores Rodrigues Gomez, las riberas nazari y de Maghreb (siglos XIII -XV), Granada 2000, p 21

ابن سعيد، كتاب الجغرافيا، ص 140.

2- الإدريسي، نزهة المشتاق، ص 128.

إنشاء مدينة هناك، وذلك قبل أن تنتقل الهمنة على المجال لقبيلة
أزداجة، التي أضحت حامية للمدينة.

فقد استوطنت نفزة وبنو مزقن مجال وهران بين سنتي (290).
297 هـ / 904. 909 م)، وظلت مسيطرة على المدينة. ويرجح أنها من
بين القبائل التي نزلت منذ العهد الروماني بهذه الناحية. وقد ذكرت
كذلك تحت اسم : مزغان - مزغنة - مزغان، في علاقة بإنشاء مدينة
الجزائر : جزائر بني مزغنة¹.

ب - طور أزداجة وحكم محمد بن عون التابع لكتامة (297- 343
هـ / 909. 954 م) :

لما هاجمت المدينة قبائل عديدة، أضربت النيران في المدينة في
ذي الحجة سنة 297 هـ. وكان أن استجد بنو مسقن بأزداجة،
فأنجدوهم. وقد عدها ابن خلدون من بين أجدام قبائل البرانس².
وبهذا انتقلت الهمنة على المدينة إليها.

ومثل تاريخ شعبان 298 هـ / أفريل 911م الإنشاء الثاني
للمدينة، بعد أن أضحت تابعة لتاهرت التي أخضعها الفاطميون قبل
سنتين. وكانت أزداجة تدور في فلك الفاطميين الذين بلغوا سنة 298
هـ إلى حد تاهرت وتنس، إذ سعى المهدي إلى التوسع على حساب
الأندلس، وإن عدل عن مشروعه فيما بعد³.

1- Il paraît qu'elle correspond à la tribu citée dans les sources latines : MESGENENSES.

2- ابن خلدون، تاريخ، ج 6، ص 176. ابن حزم، 461.

3 Dachraoui, Le califat fatimide, p142.

قال البكري في خصوص الإنشاء الثاني : "ثم عاد اهل وهران إليها في السنة بعدها، سنة 298هـ بأمر من حميد بن دؤاس بن صولات، ويقال داود عامل تاهرت. وابتدأوا بنيانها في شعبان من هذه السنة، فعادت أحسن مما كانت وولّى عليهم داود بن صولات اللهيصي : محمد بن أبي عون".¹

جـ . طور الصراع بين مفاوة والفاطمين (317. 343 هـ / 929 م) :

ورد ذكر مفاوة بوهران في نصّ البكري ابتداء من سنة 117 هـ / 929 م. على أنها لم تكن بعيدة عن دائرة التأثير الأندلسي، مثلما يفهم من نصّ ابن حيّان : "وكان الخير بن محمد بن خزر ارنيس مفاوة يخاطب الناصر لدين الله أيضا باسمه، معرفا له بما يجري من الأخبار على يده في الجهة التي يقوم بها لأبيه محمد من مدينة وهران وما يليها من الساحل. فينفذ أجوبته ويتوخّى إطفائه ومسرتّه، حسبما يفعل بأبيه محمد". وفي كتاب ثان أعلم الخير بن محمد بن خزر أنه سيفتح مدينتي شلف وتّسن.

وقد راسل الخير بن محمد بن خزر يخبره فيه بنزول عبد الرحمان بن عبيد الله المهدي بساحل وهران وتهديمه لحصن تابع لزنّاة يدعى مفرقة ؟ وقد بنى عوضا عنه حصن هندرج، "شحنه بالرجال والعدة". وكان المقدّم على أتباع الفاطميين محمد بن مهدي.

1- اللهيصي : نسبة إلى ولهاصة : بطن من نفزاوة، استقرت فروع منها بسواحل تلمسان (في الجبال القريبة من هنين على عهد الحسن الوزان) حيث اختلطت بكوميّة (ابن خلدون، ج 6، ص 233. ابن حزم، ص 65.464).

2 - Ibidem, p 151-156, 206, 223 241 : ابن حيّان، المقتبس، ج 9، ص 259-260.

وتحدث ابن خزر عن كيفية مهاجمته لهذا الحصن وإحراقه وقتل محمد بن مهدي. وهكذا تراجعت سلطة الفاطميين إلى تاهرت، فيما أخبر الخليفة الناصر تابعه ابن خزر بكونه يستعد لتعبئة الجيوش وتهينة الأسطول لغزو كل من سبتة ووهران¹.

د - الدور اليفرنى ومرحلة الصراع الفاطمي - الأموي :

لم يكن دور يفرن غائبا بناحية وهران منذ نهاية القرن الثالث هـ / التاسع م. فقد أضحت المدينة تحت سلطة يعلى بن محمد بن صالح بين سنتي 343-347 هـ / 954-958م، وذلك بعد أن انتهى حكم ازداجة وفشلت مفراوة في السيطرة عليها، ودخلها يعلى بن محمد بن صالح اليفرنى وخرّبها. وكان كل من البطنين الرّناتيين : بني يفرن ومفراوة يدوران في فلك الأندلس، رغم التنافس الحاصل بينهما².

ونظرا إلى ميل الأمويين إلى يعلى بن محمد سنة 341 هـ / 953م، تحول رئيس مفراوة محمد بن خزر من عدوّ إلى حليف للفاطميين إلى حدّ وفاته سنة 350 هـ / 961م. ويمكن أن نفهم في هذا الإطار محاولة يعلى بن محمد التوسّع على حساب الفاطميين بوهران وطرد ازداجة منها وسيطرته على مجال يمتدّ ما بين تاهرت وطنجة³.

1- ابن حيان، نفسه، ج 5، ص 306.

2- ابن خلدون، تاريخ، ج 7، ص 36.. ورد في ابن خلدون ما يلي : " فلما خطب عبد الرحمن الناصر طاعة الأموية من زناتة أهل العدو، واستألف ملوكهم، سارع يعلى لإجابته واجتمع عليها مع الخير بن محمد بن خزر وقومه مفراوة وأجلب على وهران، فملكها سنة 343 هـ من يد محمد بن عون، وكان ولاء عليها صولات اللميطي أحد رجالات كتامة سنة 298 هـ 2

عبر أن ذلك أثار رد فعل الفاضليين الذين هاجموا إيفكان قاعدة بني
يعرب، وحربوه وأضعفوا بهذا بني يفرن بالمغرب الأوسط.

حاء في ابن خلدون : فلم يزل سلطان يعلى بن محمد بالمغرب
عظيماً إلى أن أغزى المعز لدين الله كاتبه جوهر الصقلي إلى المغرب
سنة 47 / 958 هـ. فلما فصل جوهر بالجنود عن تخوم إفريقية بادر
أمير زناتة بالمغرب يعلى بن محمد اليفرني إلى لقائه والإذعان لطاعته
والانحياض إليه، ونبذ عهد الأموية، وأعمل إلى لقيه الرحلة من بلده
إيفكان وأعطاه يد الانقياد وعهد البيعة عن قومه بني يفرن وزناتة.
فتقبلها جوهر وأضمر الفتك به، وتخير لذلك يوم فصوله من بلده.
وأسر إلى بعض مستخلصيه من الأتباع، فأوقعوا نفرة من أعقاب
العسكر طار إليها الزعماء من كتامة وصنهاجة وزناتة. وتقبض على
يعلى فهلك في وطيس تلك الهيعة ففص بالرماح على أيدي رجالات

1- ابن أبي زرع، روض القرطاس، ترجمة 118، ابن خلدون، ج 7، ص 37-45.
يعود انتشار بني يفرن حول تلمسان إلى سنة 124 هـ، تاريخ تأسيس إمارة بني قرّة
الصقيرية بتلمسان. على أنهم لم يشاركوا على الأرجح في حركة أبي يزيد
مخلد بن كيداد، وهو ما يسر لهم إنشاء قاعدة خاصة بهم، وهي مدينة
إيفكان سنة 338 هـ / 949-50م. ولما تولى يعلى بن محمد قيادة طنجة ثم فاس
سنة 347 / 958، انتقلت جموع من هذا القبيل إلى المغرب الأقصى. وذكر ابن
خلدون (ص 36) أن يعلى بن محمد بن صالح "اختط مدينة إيفكان". انظر
أيضاً: عبد الرحمن علي حجي، جغرافية الأندلس وأوروبا من كتاب السالك
والممالك لأبي عبيد البكري، بيروت (دار الإرشاد)، 1968

Golvin, Le Maghreb central sous les Zindes, p35

كتامة وصنهاجة. وذهب دمه هدرا بين القبائل وخرب جوهر مدينة
إيفكان وفرت زناة أمامه وكشف القناع في مطالبتهم.

وقد تركزت هذه العلاقة المتميزة بين ناحية وهران
والأندلس، لما خالف منصور بن بلقين على عمه الأمير زيري بن مناد
الصنهاجي واقتطع أعمال تلمسان ووهران وشلف. فطمع ابن أبي
عامر في الهيمنة عليه.

3- رواية محمد بن أبي راس :

تناول أبو راس باقتضاب عن طور نشأة المدينة وعن التناقص
بين الفاطميين من جهة والأندلسيين وزناة من جهة أخرى. غير أنه
انفرد بالتعرض للولاة الذين حكموا المدينة بين سنتي 360 و391 هـ.

رواية البكري	رواية محمد بن أحمد بن أبي راس
طور نفزة وبني مزقن ومرحلة النشأة : استوطنت مجال وهران بين سنتي (290-297 هـ / 904-909م)، وظلت مسيطرة على المدينة إلى أن بسطت أزداجة نفوذها عليها. ويرجع أنها من بين	اختطّ خزر بن صولات بن ونزمار من بني خزر وهران عام 290

1- ابن خلدون، تاريخ، ج7، ص37.

2- مفاخر البربر، ص156.

	<p>القبائل التي نزلت منذ العهد الروماني بهذه الناحية، وقد ذكرت كذلك تحت اسم : مزغان . مزغنة . مزغنان، في علاقة بإنشاء مدينة الجزائر : جزائر بني مزغنة.</p>
<p>خلفه ابنه محمد بن خزر، سنة 306، أخذت عجيصة وهران من محمد بن خزر وظلت بها سبعة سنوات تحت راية الأمويين بالأندلس. سنة 313. استعادها محمد بن خزر بعد معارك وولى عليها ابنه الخير. وظلت عجيصة وأزداجة تحت حكمه.</p>	<p>طور أزداجة وحكم محمد بن عون التابع لكتامة (297-343 هـ / 909-954م) : لما هاجمت المدينة قبائل عديدة، أضرمتم النيران في المدينة في ذي الحجة سنة 297هـ. وكان أن استجد بنو مسقن بأزداجة، فأنجدوهم. وقد عدها ابن خلدون من بين أجدام قبائل البرانس¹. وبهذا انتقلت الهيمنة على المدينة إليها.</p>

١- ابن خلدون، ج ٦، ص ١٧٦، ابن حزم، ١٤٦١

على أنها لم تكن بعيدة
 عن دائرة التأثير الأندلسي سنة
 317 هـ / 929م مثلما يفهم من نص
 ابن حيان : " وكان الخير بن
 محمد بن خزرارئيس مفراوة
 يخاطب الناصر لدين الله أيضا
 باسمه، معرفاً له بما يجري من
 الأخبار على يده في الجهة التي
 يقوم بها لأبيه محمد من مدينة
 وهران وما يليها من الساحل.
 فينفذ أجوبته ويتوخم إلفاته
 ومسرته، حسبما يفعل بأبيه
 محمد"

وقد راسل الخير بن
 محمد بن خزر يخبره فيه بنزول
 عبد الرحمان بن عبيد الله المهدي
 بساحل وهران وتهديمه لحصن
 تابع لزناتة.

سنة 318، استولى

الفاطميون على وهران واستعملوا
 عليها محمد بن عون الشيعي،

الدور اليفرنى ومرحلة

الصراع الفاطمي- الأموي أضحت
 المدينة تحت سلطة يعلى بن محمد

وظلّت وهران تحت حكمهم إلى أن تحالف الأمير اليفرنّي يعلى بن محمّد، مؤسس مدينة إفكان، مع الأمويين سنة 342، فولّاه عبد الرّحمان النّاصر ملك المغرب الأوسط، فحاصر يعلى : محمّد بن عون وعجيسة وأزداجة بوهران إلى أن تغلّب عليهم سنة 343.

بر صالح بين سنتي 343-347 هـ / 954-958م، وذلك بعد أن انتهى حكم أزداجة للمدينة، ودخلها يعلى بن محمّد بن صالح اليفرنّي وخرّبها. ورد في ابن خلدون ما يلي : " فلما خطب عبد الرّحمان النّاصر طاعة الأمويّة من زنّاة أهل العدو، واستألف ملوكهم، سارع يعلى لإجابته واجتمع عليها مع الخير بن محمّد بن خزر وقومه مفراوة وأجلب على وهران، فملكها سنة 343 هـ من يد محمّد بن عون، وكان ولّاه عليها صولات اللّميطي أحد رجالات كتامة سنة 298 هـ.

تحالف محمّد بن خزر وابنه الخير مع الفاطميين وقيام حملة جوهر رفقة محمّد بن خزر سنة 347. مقتل يعلى بظاهر تاهرت وعقد لمحمّد بن خزر على وهران

نظرا إلى ميل الأمويين إلى يعلى بن محمّد سنة 341 هـ / 953م، تحوّل رئيس مفراوة محمد بن خزر من عدوّ إلى حليف للفاطميين إلى حدّ وفاته سنة 350 هـ / 961م. ولما حاول يعلى بن

محمد التوسّع على حساب
الفاطميين بوهران وطرده ازداحة
منها وسيطرته على مجال يمتد ما
بين "تاهرت وطنجة"، أثار ذلك ردّ
فعل الفاطميين الذين هاجموا
إيفكان وخربوها وأضعفوا بهذا
بني يفرن بالمغرب الأوسط

سنة 360، فسدت العلاقة

بين الفاطميين ومحمد بن الخير
بن محمد بن حزر، نتيجة تحالف
هذا الأخير مع الأمويين فتصدّى
له زيري بن مناد وحاربه ابنه
بلكين بن زيري إلى أن قتل
محمد بن الخير

سنة 361، تولى الخير بن

محمد، وهران، وهو الأمير
المفراوي الخامس

سنة 367، موت الأمير

السادس محمد بن الخير، لما
تمكن بلوكين بن زيري من
الاستيلاء على المغرب الأوسط

وتولى بعده الأمير السابع محمد بن الخير ثم الثامن : محمد بن يعلى.	
368 : بداية حكم زيري بن عطية وهو الأمير التاسع، وقد حارب كل من الصنهاجيين والأمويين إلى حد وفاته وأنشأ إمارة مفراوة الكبرى توفي سنة 391.	

والحصيلة، استوطنت وهران من النشأة إلى تاريخ رحيل الفاطميين إلى المشرق مجموعات قبلية متعددة وبعض الأندلسيين، وكانت إحدى المحاور الأساسية في التنافس البحري والبري الحاصل بين الفاطميين والأمويين، وذلك اعتمادا على القبائل الزناتية والصنهاجية النازلة في هذا المجال. وقد جسّد هذا التنافس البحري معركة الحصون الساحلية بين الفاطميين وبني يفرن أنصار الأمويين. ويبدو أن الرغبة في السيطرة على مسالك التجارة المتوسطية والبرية، حيث تصل طرق السودان إلى تلمسان ووهران، يفسّر هذا التنافس بين القوتين، علما بأن زناتة اضطلعت بدور هام في تجارة الذهب بكامل بلاد المغرب.

4. المنشآت البحرية بالمدينة : الميناء ودار الصناعة :

أحيطت المدينة بأسوار منذ نشأتها على الأرجح فقد ذكر المقدسي أن "وهران بحرية مسورة". وفي الإدريسي "وهران على مقربة من ضفة البحر الملح، وعليها سور تراب متقن. وبها أسوار مقدرة وصنائع كثيرة وتجارات نافعة". واعتبرت الميناء المتقدم لتلمسان، التي ارتبط مصيرها بها. وقد ذكر بها ميناءان :

أ. المرسى الكبير والمرسى الصغير : من المرجح أن ابن حوقل عنى المرسى الكبير في قوله : "ولمدينة وهران مرسى في غاية السلامة والصون من كل ريح وما أظن له مثلاً في جميع نواحي البربر سوى مرسى موسى فقد كنفته الجبال وله مدخل آمن وعليها سور"¹. أما في خصوص المرسى الصغير، فقد وصفه الحميري بما يلي : "ولها على بابها مرسى صغير لا يستر شيئاً". وهو ما يختلف مع ما جاء في خصوص المرسى الكبير : "ولها على ميلين منها المرسى الكبير، به ترسي السفن الكبار وهو يستر من كل ريح، لا مثال له في المراسي"².

على أن الإدريسي كان أكثر وضوحاً في شأن المرسى الكبير، إذ قال : "ولها على ميلين منها المرسى الكبير. وبه ترسي المراكب الكبار والسفن السفرية". وهذا المرسى يستر من كل ريح.

1 ابن حوقل، صورة الأرض، ص79.

2- الحميري، الروض المطار، ص613.

وليس له مثال في مراسي حائط البحر من بلاد البربر... ومراكب
الأندلس إليها مختلفة"

وفي نفس السياق، أضاف صاحب الاستبصار : "ولوهران
مرسى كبير مشتهر للسفن، يكثر من الريح لأنه في حوز جبل مطل
على وهران مرتفع".

وعرف الحسن الوزان هذا المرسى بما يلي : "المرسى الكبير
: مدينة صغيرة أسسها ملوك تلمسان على البحر بعيدة بضعة أميال.
وكان من عادة سفن البندقية أن تلجأ إلى المرسى الكبير وترسل
بضائعها في قوارب إلى وهران. وإذا كان الجو صحوا، قصدت
ساحل وهران مباشرة".

وفي الجملة، تذكرنا هذه الثنائية في المراسي بمرسى تونس
وكذلك المهدية التي لم تعد من وجود مينائين وداري صناعة. وقد
ركز جل الجغرافيين على العلاقة المتميزة التي تربط بين وهران
والأندلس. قال المقدسي : "يقلعون منها إلى الأندلس في يوم وليلة".
وأضاف الإدريسي : "وهي تقابل مدينة المرية من ساحل برّ الأندلس
وسعة البحر بينهما مجريان ومنه أكثر ميرة ساحل جزيرة الأندلس".

ويمكن أن نفسر تطور هذا الميناء بالعوامل التالية : موقع
المرسى الكبير الاستراتيجي بين صفتي المتوسط، وحاجة الأندلس
إلى بضائع المغرب وخصوصا الحبوب، مقابل وسق الخشب من شرق

الأندلس، وذلك فضلاً عن حصونه المنظمة وأهميته كملوك التجارة الصحراوية التي تصل تلمسان وهران

ثانياً - أهمية المرسى الكبير في العصرين المرابطي والموحدي :

أ - على العهد المرابطي (539/474 هـ / 1082-1145م) :

لما أضحت تلمسان ملتقى للطرق التجارية الصحراوية والقادمة من المشرق، عرفت وهران نمواً وتمديداً كبيرين على عهد يوسف بن تاشفين، وازداد نشاط مباء وهران الرابطة مع مدينة المرسى في تلك الحقبة. ومن الجلي أن المرابطين أنشأوا بها دار صناعة للسفن مثلاً تبينه أحداث سنة 539 / 1145م

فبعد انتصار الموحدين على آخر أمير مرابطي تاشفين بن علي بن يوسف في ناحية تلمسان في 30 رمضان 539 هـ / الاثنين 26 مارس سنة 1145م، انتقل تاشفين إلى وهران، حيث بنى حصناً حتى بقي عسكره أياماً دون علف في الحصن الذي بناه من أجل الحصار حسب رواية ابن عذاري في الجزء الموحدي. وذكر أن أسيرة تاشفين التجأت إلى حصن يتسع لثلاثمائة شخص. غير أن هذه الأحداث وردت بكيفية مختلفة في القسم المرابطي من "البيان المغرب"، الذي جاء فيه : "وفي ظاهر وهران ربوة على البحر تسمى صلب الكلب وباعلاها رباط يأوي إليه المتعبدون، وفي ليلة 27 من شهر رمضان سنة 539 صعد تاشفين إلى ذلك الرباط ليحضر الختم في جماعة يسيرة.. وحاصروه في هذا الرباط.

وعلى أي حال، فإن هذه الأحداث، خاصة في أهمية الحصن
 الواقع في مرسى والمرسى، على البحر، في حصن المدينة، وفي حصن
 القلعة الرائدة الموجودة في الناحية، منها بني ومناه ونحوه
 وورسهم، وفي مرسى موانع المدينة ومما لها، منها الحصن المعلق
 على وهران، وأما حصن حارة الذي كان من حديد، وعن الماء التي
 سخرت لها أهل وهران، وأما حصن سحر وهران، والحصن القديم منه أو
 الرطب، وكذلك الرعي الذي على الهادي، وحصن صا المساء الذي فز
 منه بعض أصحابه، حسب رواية صاحب كتاب مفاخر البير
 هرب (بأنس بن علي) إلى وهران وأتبعه عبد المومن بن علي،
 وحاصره في المحرس فلما رأى ما لا طاقة له به، أحرق كل ما في
 محلته من الأمتعة، فخرج هو وأصحابه، ففر كل واحد منهم حيث
 توخت دابته، منهم من قتل ومنهم من دخل البحر في قطنع كانت
 لناشفين بمرسى وهران عليها القائد محمد بن ميمون¹

2. التطورات الحاصلة زمن الموحدين (630-539 هـ / 1145-1232م) :

تميزت الحقبة الموحدية بتوحيد شبه كامل للمجاليين المغربي
 والأندلسي وبتأمين نشاط المحاور التجارية الصحراوية. مما أدى إلى

1- يحيى بن خلدون، ج 1، ص 200.

2 - مفاخر البير، ص 200. ابن عذاري، البيان المغرب، الجزء 3، ص 20، 23.
 وقد ذكر ابن عذاري (الجزء الخاص بالمرايطين، ص 118، 114، 124) أن
 هجومات الموحدين على وهران وما تبعها من غنائم مجلوبة منها قد بدا منذ سنة
 536 هـ، وأن القائد ابن ميمون كان في الأسطول في البحر يرسم أن يطلع
 ناشفين فيها إذا رأى ما لا طاقة له من قتال الموحدين فلم يقدر الله وكان في
 نيته الانتقال إلى بر الأندلس.

ازدياد أهمية المواني المغربية الشمالية التي أضحت نقطة وصول
تصانع بلاد السودان والمغربين الأوسط والأقصى. ونظرا إلى طبيعة
موقع وهران الساحلي، اشتغل أكثر سكّانها بالتجارة، حسب
شهادة ياقوت الحموي¹. على أن هذه الصورة تطوّرت في آخر العصر
الوسيظ، بعد أن تراجعت التجارة الصحراوية وازدادت القرصنة في
المتوسط. وأضحى "معظم سكّانها من الصنّاع والحاكة" مثلما
ذكر ذلك الحسن الوزان.

كما عرفت الزّراعة تطوّرا واضحا، وخصوصا إنتاج الحبوب
وتصديرها بحرا صوب الأندلس والمدن التجارية الأوروبية².

وكانت وهران من ضمن المراسي التي استخدمها الموحدون
لصناعة السفن، إلى جانب طنجة وسبته وبادس وبلاد الرّيف وهنّين
وعنابة وتونس والمهدية والجزيرة الخضراء وشلب وقادس والمرية اللتان
كانتا مركز الأسطول المرابطي³.

1- ياقوت الحموي، معجم البلدان، بيروت 1975، ج 5، ص 385-386.

2- قال الإدريسي في هذا الصّدد: "و شرب أهلها ممن يجري إليها من البرّ وعليه
بساتين وجنّات وبها فواكه ممكنة. وأهلها في خصب والعسل بها موجود
وكذلك السّمن والزّبد والبقر والغنم بها رخيصة بالثمن اليسير". وأضاف
صاحب الاستبصار: "وهي مدينة كثيرة البساتين والثمار ولها ماء سائح وأنهار
كثيرة وأرجاء وعيون، وهي من أعزّ البلاد ولها نظر كبير فيه قرية كبيرة
فيها آثار قديمة".

3- عز الدين موسى، الموحدون في الغرب الإسلامي، تنظيماتهم ونظمهم، ص

وهو جامع لعدد من المؤامرات، فانه من كتب يعقباتي وهران
وهي من سنة ٨٥٥ / ١١٦٠م. على انحداد دور الميناء التجاري
وتعسكرى، وذلك في حصة شهاب الدين مال مرد شر الثقل من مواني
الثرية ودائره الى سنة (التي موصى، الماربه) ومالقه واشبيلية ومرسية.
وما يعنى ذلك من دور المسالك البحرية الرابطة بين وهران
وبر العدو وبواميل ذلك في العهد الرباني، وخصوصا سنتي
١٣٣١ و١٣٤٨'

ولما أبرمت المعاهدات التجارية بين الموحدين من جهة والمدن
التجارية من جهة ثانية (بشما سنة ١١١١، ١١٦٥، ١١٨٥، وجنوة سنوات :
١١٣٨، ١١٥٣، ١١٦٠)، وثابت وهران من بين المواني التي حددت فيها
إقامة التجار الأحاب الى جانب سبتة وبجاية وتونس، زمن الخليفة
المنصور، في ١٥ نوفمبر سنة ١١٨٥م، وذلك تسهيلا لمراقبة حركة
التجار وأحد الحماية عليهم ومنذ سنة ١٢٢٨، أشارت المصادر

١- تجسدت أهمية المدينة في معناه عبد الله بن جبل من اهل وهران، كاتب
عبد المؤمن بن علي لدى الدولة الموحدية، وعبد الله بن جبل : من كتاب عبد
المؤمن بن علي، ذكره ابن صاحب الصلاة (ص ١٥٠، ٢٢٣، ٢٣١) وابن عذاري (ص
٨٠) وابن أبي ررع (ص ٢٠٩) واعتبره عبد الواحد المراكشي (المعجب، ص
٢٦٩) من بين قصاته وقال ابن صاحب الصلاة إنه كان صاحب أبي الحسن بن
الإشبيلي عند الخليفة يحطب بعده، وترجم له ابن الأبار وقال أنه أصله من
الأندلس وأنه كان فقيها وحظيا مموها، توفي بمراكش في مستهل ربيع
الأخر سنة ٩٩٧ هـ ودفن بروضه الشيوخ. حول الطرقات البحرية، ينظر : عز
الدين موسى، النشاط الاقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن السادس هـ
/ ١٢م، بيروت ١٩٨٩، ص ٣٢٠، ٣٢١.

اللاتينية إلى وجود مدار البحار الأوروغويانية، إلى أن كان مدار ووجوه
وهران وسبتة¹

وهكذا من العلاقات مع هرنانديز، هذا ارتباط المرسى إلى البحر
بحقوه حتى سنة 1101، دمر هذا سائر سبتة ووجوه
مرسيليا. سبتة وهران. بحارة تونس، سبتة اللاتينية، سبتة
الإسبانية. حتى وشهد الاستثمار الجديد، وهران، بطوراً، سبتة
مطردة ابتداء من سنة 1186م

1186. 10 دنانير جنوبية

1190. 86

1191. 1047

وفي محصلة هذا الفصل، عهد العهد من موحيد الحال المهرم،
الأندلسي إيجاباً على وهران، التي لم تعد محور بناصر، إنما تحولت
إلى مقر للأسطول المراتبي الموحدي، مروراً بدار سبتة

ثالثاً. التجارة والقرصنة على عهد بني زيان (630. 915 هـ / 1212
1509م)

ظلت المدينة محافظة على معجزة موحدة إلى سنة 1410.
مقارنة مع بجاية. ثم أصبحت من بين المدن الهامة بالمغرب، الأوسط
على عهد الحسن الوزان : فقد كان بها (1444) مغامرون ومهملون

مشارنتها مع تلمسان : 16000 وتونس : 10000 وبجاية وقسنطينة :
8000 وكذلك مع الجزائر : 4000 وجيجل : 500 وبونة : 300.

١. تطوّر المسالك البرية والبحرية :

تواصل في هذه الحقبة النشاط البحري بميناء وهران الذي ظلّ أهمّ ميناء في مملكة بني زيّان، إلى جانب هنين، فيما مثّلت تلمسان نقطة وصول القوافل القادمة من الصّحراء عبر توات التي عوّضت سجلماسة، وذلك ابتداء من القرن الثامن هـ / الرابع عشر م. وتفرّع هذا المسلك إلى توات ـ تلمسان ـ هنين أو توات ـ تلمسان ـ وهران. وقد كان السلطان أبو حمّو موسى يقول : " لولا الشّناعة لم أزل في بلادي تاجرا من غير تجار الصّحراء الذين يذهبون بخبيث السّلع ويأتون بالثّبر الذي كلّ أمر الدّنيا له تبع". وقد مثّلت كلّ من هنين ووهران المتكاملين فيما بينهما ميناء متقدّما لتلمسان التي ارتبطت بتجارة الصّحراء وبيانتاج الحبوب^١.

وارتبطت مع المشرق بمسالك وطرقات مختلفة شيء ما عمّا كانت عليه في الحقبة السّابقة. فلئن ذكر البكري طريقا بين القيروان ووهران، فقد اتّبع العبدري (في رحلته سنة 688 هـ / 1289م) مسلكا تليّا، يمرّ بباجة ـ قسنطينة ـ بجاية ـ مليانة ـ وهران ـ فاس ـ مكناس، فيما جانبت كلّ من رحلة ابن بطوطة (725م / 1324)

١- المقرئ، نفح الطّيب، ج ٥، ص 205.

وذلك الدوام 1111/1100 وهذا الدوام من 1100/1099 (طريق
وهران ومرزا بامسان)

أما في ميسوريس البارحة، الذي قد انطلق القلصادي من
بسطامه هالمة، ومنها إلى وهران ونوس، حرة، طرابلس،
البحر، وهران، وذلك سنة 810 هـ / 1407 م قال في هذا الصدد :
وأما بها أنما في مرور واما ثم نوحنا إلى المقصودة بالذات
المقصودة، فاعمل الدفاتر بامسان وعند العودة من المشرق سنة
854 / 1450، ردت البحر من نوس إلى وهران ومنها إلى المرية التي
وصلها يوم 21 أبريل 1451 هـ فقد استحق الارتباط الأساسي عصرذاك
مع المواني الأوروبية برشلونة (منذ العهد الموخدي) وبلنسية وميورقة
وجنوة والبندقية ومرسيليا، ومع المواني المغربية الأندلسية الكبرى :
المرية وسبتة وبجاية وتونس.

وفضلا عن علاقاتها مع المدن الأوروبية، كانت ترنو ببصرها
إلى المجال المشترك : الأندلس والمغرب الأقصى، وذلك نظرا إلى
العلاقات التجارية المتينة بين وهران والمرية، وهي أهم ميناء لإمارة
بني نصر¹

وفي سنة 1341، ذكر خط سير سفينة ميورقية كالآتي :
الجزائر - تنس - شرشال - دليس - برشك - مزقران - وهران - هنين. وفي

1- القلصادي، رحلة، ص 95، 161.

2 Le royaume abdelouadide a l'époque d'Abou Hammou Mousa I et d'Abou Tachfin,
Alger sd, p241.

القرن التاسع هـ / 1٩ م. فكان الطريق البحري يمرّ بسرقوسة . تونس . بونة . بجاية . الحزائر . وهران . هنين . المريّة . مالقة . الفلاندر أو انقلترا.

وعلى غرار هنين، توفّرت بها، إدارة لديوان البحر في القرن الثامن هـ / الرابع عشر م. كما ذكر بها فندق للقطلون ودار الجنويين سنة 1286م. ومنزل خاص بالتجار البرتغاليين سنة 1483.¹ casa de Feitura

ومثالا على أهمية الميناء، بلغ عدد العمليات التجارية بين وهران ومرسيليا في القرن الثالث عشر : ثلاثة، فيما كان 5 بتونس و30 بسبّطة و72 ببجاية. وبين سنتي 1385 و1419، وقع إحصاء 36 رحلة بين ميورقة ووهران، وهو ما يمثل 6.2 من المائة.

2. نشاط الميناء التجاري :

. المعاهدات : تأسست علاقات متينة مع مملكة الأراقون ابتداء من إبرام عقد سنة 1286، وهو أول عقد حصل بين الطرفين. وكانت وهران الميناء الأساسي الذي ارتبط بمواني الأراقون، التي كان لها فندق بالمدينة وعلى رأسه مشرف، خاضع لسلطة القائد.

1- الحسن الوزان، وصف إفريقيا، ج 2، ص 342-341. Ma Dolores , op cit, p41.

2 Dufourq, L'Espagne catalane et le Maghreb, T 1, p 321, 517.

وكانت العلاقات بين وهران وهنين من جهة وجزر البليار وبلنسية وبرشلونة من جهة ثانية شهرية على أقل تقدير¹.

وفي سنة 1339م، أبرمت معاهدة بين أبي الحسن المريني وجايم الثاني ملك ميورقة وسردانية نصّت على تجارة الحبوب وحقّ الأوروبيين إقامة قنصليات وفنادق بالمدينة ومنعت بمقتضاها القرصنة والقطع².

ويوجد بالميناء ديوان البحر، لاستخلاص العشر من التجّار الأجانب، إذ ذكر ابن الباسط (1466/870) أنّ ابن صاحب الأشغال بتلمسان كان مكلفاً بأخذ العشر من تجّار البحر بوهران. وكانت إقامة البنادقة أوسط القرن الثامن هـ / 14م أكثر من عشرة أيّام فيما اقتصرت على أربعة بالنسبة إلى بجاية والجزائر، كما تراوحت إقامة الميورقيين بالمدينة سنة 1451 ما بين 15 و20 يوم.

وتحصّل ملوك بني زيّان مقابل ذلك على ضريبة قارة من التجّار الوافدين على المدينة وهي ضريبة العشور، وذلك فضلا عن ضرائب تؤخذ على استعمال الميزان والخرن والترجمان وغيرها. وهو ما يفسّر حرص السلاطين الزيّانيين على تشجيع هذه التجارة.

1 H.Lespes, « Oran , ville et port avant l'occupation française », Revue Africaine, n° 360 , 1934 , pp.277-335.

2 De Mas Latrie, traités de paix et de commerce, p84-85. E De la Primaudaie, p 272-273.

. الواردات والصادرات : اقتنى القطلون والإيطاليون الذهب والصنوف والجلد والحبوب والرقيق من تنس ووهران، مقابل الأقمشة والتوابل ومواد الصباغة والصيدلة وأواني النحاس والبلور البندقي.

الواردات :

. سنة 1382 : نقل الملح من يابسة إلى وهران الجزائر وبجاية وتونس.

. في 1428/1/28 : استيراد أقمشة من ميورقة.

. سنة 1445 : تصدير أكسية بيضاء من مالقة إلى وهران¹

. سنة 1450 : استيراد القطن من جنوة.

الصادرات :

مثلت وهران، منذ القرن الرابع م/ العاشر م، "فرضة الأندلس إليها ترد السلاح ومنها يحملون الفلال" حسب ابن حوقل. ونظرا إلى اعتبار سهل وهران والنتيجة من أهم المناطق المنتجة للحبوب في مملكة بني زيان، كانت وهران وتنس، حسب الحسن الوزان، من أهم مواني المغرب الأوسط المصدرة للحبوب، وخصوصا لإمارة بني نصر. كما صدرت الشمع إلى مملكة الأرقون².

1 Ma Dolores op.cit., p 97.

2 Dufourq, op cit . T 2, p 546 . 78 ص ابن حوقل، صورة الأرض،

سنة ١٢٥٤م. حطت سفينة نهرين وميورقة لسفينة من نوع
مماثلة له. قدره ١٠٠ إلى ٢٠٠ دينار. وكان ثمن النقل بين
نهرين ووهرن ثمانين عشرين ديناراً.

في سنة ١٢٥٠ و ١٢٥١. قتل الجنويون الذهب من وهران،
مرور بمناقة ثم فادس ومنها إلى جنوة.

سنة ١٢٥٢. حطت سفينة من ميورقة إلى وهران لنقل
حبوب تاجر وهرسي. في بجاية. لكن صاحب السفينة نقل كل من
الحبابة وصاحب في ييسة. وهو ما أدى إلى رد فعل سلطان
نمسا.

. وقد ذكرت وثيقة برتغالية نسيجا صوفياً مزينا بأشرطة
بيضاء. ورزقاء وحضراء وحمراء يطلق عليه الحنبل، أي الغطاء
الحسوي الذي كان يصنع بوهران وتيس وبونة وتونس¹. (Hambels)

. سنة ١٢٥٤: مر مركب فلورنسي بجزر البليار. القل. بجاية.
دس. الجزائر. وهران. هذين ثم مالقة فبلنسية. برشلونة وأخيراً عاد
إلى بيشا²

1 Dufourq, op cit, T2, p536 , 539

2 J Heers, Gènes au XV^{eme} s, p67

3 Valérian, Bougie, p218 Dufourq, op cit T 2, p 471 Ma Dolores Rodrigues, op cit, p
95

4 Ma Dolores, op cit, p 70-71

3. يوميات الغزو والقرصنة بالمرسى الكبير :

تعرّض المرسى الكبير إلى الغزو منذ حقبة إنشاء مملكة بني زيان، وخصوصاً سنة 700 هـ / 1300. وشهدت الحقبة التي عاش فيها الصالح محمد الهواري المتوفى سنة 843 هـ / 1439م الذي تنسب إليه أسطورة إنباط الماء من عيون بلال، وتلميذه ابراهيم التازي (ت سنة 866 هـ / 1462م) ازدياد حركات القطع والقرصنة¹.

. حركات القطع والقرصنة :

- سبتمبر 1328، تمكنت سفينة ميورقية على متنها فيل أرسله الفنسو الرابع إلى غرناطة من الالتجاء إلى ميناء وهران هروبا من قراصنة نصاري².

- سنة 1381 : سلم تاجر تونسي حمولة من الحرير إلى صاحب سفينة ميورقية، كي ينقلها إلى تونس. على أن صاحب السفينة غير وجهتها إلى ميورقة خوفا من التعرض للقطع ببجاية.

1 Dufourq, l'Espagne catalane et le maghreb au XII et XIV ème s., Paris 196, T1, p145.
حاصر المرينيون المدينة سنة 695 هـ / 1296 م، وسيطروا عليها وعلى وبرشك وشرشال والجزائر سنة 1300. وفي سنة 735 هـ / 1334، غزا أبو الحسن وهران وهنين. وفي سنة 1347 م، استقر أبو الحسن المريني بها، وتولى بناء التّحصينات بالمرسى الكبير. وحصلت آخر محاولة للمرينيين للسيطرة عليها في عهد أبي حمو موسى، سنة 770 هـ / 1368 م.

2 Dufourq, op cit, T2, p485.

١١٠٩ - أصدرت قرصنة من بلاد تونس سفينة مغربية محملة
بمشتريات البلبان (١٠٠٠ إلى ١٥٠٠) لنقلها من بجاية إلى وهران، حيث
أفرغ حمولتها وأجمل المصح إلى مالقة

في نفس السنة - تعرضت غارب على مظهر ملاحون من فاس
والبليدة وبجاية ونواحي إلى الصمام من قبل البليديين وبقاى هذا
من بجاية محملا بالثياب السهام إلى وهران، حيث أفرغ حمولته وهذا
الحروب في أبحار مالقة

سنة ١١١٠ م - استحوذت سفينة شيبالية هربت من صمدان على
مصر من بجاية محملا بالخشب والحاد المحمول إلى وهران، وعلى
ظاهره ١١ ملاح

في نفس السنة - هربت سفينة المغربية وهي تحمل الخشب
والحاد من بجاية إلى وهران

وفي سنة ١١١٠ - ١١٢٠ م - تم أسر ١٥٧ بلنسي بجاية و ٦٧
بالجزائر و ٩ فقط بوهران

في ١٢ ماي ١٩٠٩ - تمسك ببدوو نفازو من احتلال مدينة
وهران وذلك بعد سنوات من الحروب والمقاومة، انتهت بأسر ٨٠٠٠
وقيل ١٠٠٠٠ من ربي المدافعين عن المدينة وقد نقلها سقوف بجاية،

1 Ibidem, p412, 908, 919

2 Ibidem, p414

وتواصل صمود طرابلس وجربة سنة ١٤١٠. وقد عمد الإسبان إلى الاستيطان بالمدينة، وكان من بينهم (١١) تاجر وحريث

. وصف لعملية قرصنة :

لدينا وصف دقيق لإحدى حركات القرصنة التي قام بها أحد قراصنة قشتالة وهو "بيرو نينيو" على المدينة بين شهري أفريل . ماي سنة ١٤٠٤م ومارس ١٤٠٥'. وبأمر من الملك هنري الثالث (١٣٩٠. ١٤٠٦). تولى الفارس بيرو نينيو تجهيز سفن للقيام بعمليات قرصنة على كامل ساحل بلاد المغرب، وصولاً إلى مدينة تونس. علماً بأن الظرفية تميزت بازدياد حركات القرصنة والقطع في البحر المتوسط.

<p>للقروسة شارك فيه 500 هارس وقد راروا المدينة دار الصناعة وحي اليهود ومسرل الجنوبيين . الوصول الى قرطاجنة والاطلاق من هناك للقيام بعمليات القرصة</p>						
---	--	--	--	--	--	--

عمليات القرصة

الموقع	عملية القرصة
غيران القصبار Alcegar	الفارة الأولى : الحاجة للحصول على الماء ، قيام نينيو مع 20 رجل بالهجوم على عيون الماء بحثا عن سفن مغربية ، غير أنهم لم يجدوا شيئا
الوصول إلى جزر حبيبه قبالة وهران Habibas	
الانجاء إلى تونس	الفارة الثانية
وصلوا من جديد قبالة وهران في جزر الحبيبة حيث توجد عديد الطيور التي تعيش في الأرض (حمام وغربان وصقور وحجل وغيرها) استعملت للغذاء ، غير أنه لا يوجد بها ماء ، بمعنى أنها غير مسكونة.	الفارة الثالثة : قرب أرزاو البالية اختبأوا للقطع على السفن المارة من هناك. ولما يشسوا من الترقب، نزلوا إلى دوار فيه 300 ساكن بعيد عن البحر ميلين أو 3.5كم. وقد أمره بيرو نينيو بالسرقه والحرق وبأسر النساء والأطفال والرجال. لكن المبعوثين للتعرف على الدوار رجما دون العثور عليه.

وقد قبض على رجل اعلمهم ان نسور
محاصر من قبل احد قواد نفرت محمد
مولاي آحي، اخو بنت بني مرير. ومعه
1500 فارس، واعلمهما بان معسكره
المسمى الحرمة حيث النساء والاضفال
يوجد قرب ارزاو لبني.

اتفقوا على غزو معسكر بن آحي. واحد
بعض الرجال مكانهم في نضلات مرقبة
الموقع. ذبح الأغنام. بغتوا الأعراب
النازلين في مرتفع. وظل بعض الأعراب
يدافعون عن المكان فيما انسحب آخرون
مع النساء والأولاد. وعند وصول القشتاليين
المكان، وجدوا بسطا كثيرة (قطائف
وجرار ملأى بالزبد والفسل ولحم مجفف
وخبز وقمح وتمر ولوز وأطعمة وریش
النعام. .. وقاموا بسرقة وإتلاف وحرق
المعسكر ثم انسحبوا بصعوبة إلى البحر
وغادروا المكان.

. الفزوة الرابعة : عادوا من جديد إلى
دوار فيه أربع أو خمس منازل، ولم يجدوا
أحدا به، فسرَقوا الثياب والحلي. لكن
سرعان ما وقع التفطن إليهم وتم الإعلام
عن ذلك بإشمال النيران وهرع السكان
إليهم من كل صوب. وهي منطقة عامرة
بكثرة لوجود مناجم الكحل بها.

وفي الليل مرّ الفزاة أمام وهران ورموا
المدينة بنبال كبيرة مغموسة في القطران

لإشغال الحرائق. ومن الغد صفّوا
بالمرسى الكبير بحثاً عن سفينة صغيرة
علموا بوجودها هناك، لكنّها وقعت
حمايتها من العدوان

وفي المساء نزلوا قرب غيران القصبار
واحتاجوا من جديد للماء، وصف المؤلف
خطورة المكان ومدى ارتفاعه عن البحر،
ووجود أكثر من 5000 فارس هناك،
أمطروهم بالحجارة، لكن حسب النص
انتصروا من جديد.

وأجبرتهم رداءة الطقس في شهر أكتوبر
على البقاء بجزر الحبيبة عشرين يوماً،
وبدأ الزاد ينفذ واحتاجوا كل مرة للتزوّد
بالماء. وعرف هذا المكان بكونه مقبرة
لنصارى المغامرين، وكانت تحصل فيه
معارك كلما احتاجوا إلى الماء.

. العودة إلى قرطاجنة ثم أمرهم الملك
بالعودة إلى دار الصناعة بإشبيلية.

وفي الطريق قام بقطع آخر لسفينة أرقونية
اكتراها تجار مسلمون وهي محمّلة
بالرقيق السودانيات والشمع والقرمز
وملابس صوفية بيضاء وبضائع أخرى
ذات (لعلّها مشتقة من الكساء) قيمة.

alquizeres

...
...
...

... سنة 869 هـ / 1464 م

...
...
...

...
...
...
...
...
...

...
...
...
...
...

...
...
...
...
...
...

20 رجب : كثر الخوف بالمدينة بمحيي أبي عمرو ثمان إلى
تلمسان وهي أخبار باطلة

أواخر رجب : ظهرت أربعة مراكب للفرنج مئجه إلى المغرب،
فخاف أهل النواحي من أن تكون مشحونة بالمقاتلة لهم،
لكنها لم تقترب من وهران وقامت بقطع بنوحي بحاية

29 صفر 871 : وصلت إلى ساحل وهران شونبة عظيمة من مراكب
الفرنج الجنوبيين برسم الاتجار في الجوخ، وقدمت من فلبند من
المحيط وسافر فيها كثير من تجار وهران وتلمسان إلى تونس
وكان من بينهم ابن عبد الباسط.

السبت 14 ربيع الأول، انحراف المركب المذكور ونزوله قرب
بحاية ومداومة البجائيين له خوفا من القرصنة، لأنه سبق أن تزيى
القراصنة بزي المسلمين وهاجموهم.

مهاجرون أندلسيون بالمرسى الكبير

مثما انتقلت البضائع بنسق متصل بين العدوتين، فإن المرسى
الكبير لم يتردد في استقبال من قذف بهم اليم من بر العدو
الأندلسية عند حصول الطرد الجماعي. وقد مثلت الزوايا نقاط
استقبال لجموع المطرودين وإعادة توطينهم في البلاد.

منذ زمن ابن خلدون، برز هذا الحراك الاجتماعي. وقد
تجسد في الجدال القائم حول جواز الهجرة الأندلسية من عدمها. فقد

1- نبذة العصر، ص 48 : ط وخرج ما بقي من أهل غرناطة في 15 يوما على بحاية
ووهران.

أفتى أبو زيد عبد الرحمن بن عبد الله بن محمد بن يوسف الصنهاجي الشهير بابن مقلّاش في 12 جمادى الثانية سنة 704/ 1304م، وذلك بطلب من أهل الثغر، الأندلسيين، وقد صلتان الطالب المهاجر : أبو عبد الله محمد بن سلامة بن جميل هو الذي أعلمه بالسؤال عن جواز الهجرة أم لا وأجاب المشاور الوهراني بفتوى مطلقة في هذا الفرض، ذاكرا بالخصوص : "ومن سكن بلاد النصارى لا غيرة فيه. .. ومن سكن بلاد الكفرة، فقد تفرق من المسلمين". وهو تحريض ظاهر على الهجرة، وكذلك كان موقف أبي العباس أحمد الونشريسي : "أسنى المتاجر في بيان أحكام من غلب على وطنه النصارى ولم يهاجر وما يترتب عليه من العقوبة والزواج". وذكرت تعليقات ومسوغات عديدة في هذا الصدد.

وفي الأخير فقد راوحت يوميات المرسى الكبير طيلة هذه الحقبة الأخيرة من العصر الوسيط بين التجارة والقرصنة، دون أن يفقد مكانته ضمن منظومة المواني المغربية خصوصا والمتوسطية عموما.

خاتمة

اقترن تاريخ المرسى الكبير بالبحر منذ نشأته، فكان ميناء نشيطا مفتوحا على البر والبحر في الآن نفسه، إذ ارتبط بعلاقات وطيدة مع تلمسان وما والاها من بلاد المغرب الأوسط، وكان مخرجا لبضائع بلاد السودان، وفتح أبوابه للتجار والزائرين القادمين إليها

El Barache, "Respuestas de juristas magrebíes en torno a la inmigración de musulmanes hispanos"

من خرسى الأندلسية والمغربية ومن موانئ إفريقيا والمشرق ومن
نعمرة الأوروبية. معنًى بذلك إحدى المحطات الكبرى للسفن في
تقنها ومفصلها أساسياً للطرق البحرية. وهو ما يؤم دور اقتصادي
وحيوي وثقافي هام في تاريخ المغرب، وإن كان لا يخلو تاريخه من
فترات حرجة من الغزو والقرصنة.

العرو الأنسابى للمدن والموانئ الجزائرية وهران والمرسى الكبير أنموذجاً 1792-1808م

أ. صبرينة الواعر
المدرسة العليا للأساتذة
جامعة قسنطينة

مقدمة

شهدت المرسى الكبير 11 أتم مائتها بين دول حوض البحر الأبيض المتوسط والاندلس في موارس القوى خاصة بين قوى جنوب غرب ورو. وشمال غرب إفريقيا فقد عرفت دول شمال المغرب بين القرن 11م و18م في صياغة الأسطول ، مما ساهم في انتعاش تجارتها للمرسى الكبير ووراء نروانها الاقتصادية فصارت سيدة البحر الأبيض المتوسط والاندلس ، بعدما كان هذا اللقب سيدة حكرا على المدن الإيطالية وعلى رأسها جنوة وناپولي كما أن دول المغرب حققت هذا النجاح الاقتصادي بفضل موقعها الإستراتيجي ، فقد كانت همزة الوصل بين الصحراء وما وراءها ، والبحر الأبيض المتوسط. وتتحكم في معظم طرق الفواهل التجارية، وتحتضن أهم الأسواق. هذا ما ولد عسسا لدى الدول الأوروبية التي رفضت هذا التفوق المغربي. وسعت لانتزاع هذه المزايا منها ، واتضح ذلك من خلال سلسلة الهجمات والانهامات التي وجهتها ضد تلك الدول وكان في مقدمة تلك

البحر كانت تقامه و كانت الدول الأوروبية تتدخل في شؤونها بحرية
 منذ حق دول مغرب تدعمها سلطة اقتصادية وفكرية من دول مع
 تراخى قوى هذه البلاد التي تقسمت من بين حوض البحر الأبيض
 وسطى في الجزائر وفي مصر في المغرب الأقصى في تونس في ليبيا
 الميلاوي، في الوقت الذي بدأت فيه الدول الأوروبية تعرف تقدم
 بحسب له لب حساب فقد تعينت لحياء الاقتصادية والاجتماعية
 و بدأت الحركة العممية تحقق نجاح وتقدم وبأس سبب غلب
 ركوب البحار، وتطور بناء الأسطول، وقد مر حصر الدول الأوروبية
 على خروج من محيط ثقافة لأوروبية وثقافة انكسوفات
 الجغرافية، وكانت المبادرة من قبل البرتغال وماسب، هذه لاجب
 التي حققت صدى واسع النطاق بعد تمكينا من غير الدول
 الإسلامية في الأندلس، وإسقاط آخر قلاعها، غرناطة 2 - في نفس
 السنة التي وصل فيها كريستوف كولومبس إلى سواحل لغات
 الجديد - أمريكا - بعدما باركت رحلته الكنيسة والملكة الإسبانية
 إيزابيلا التي زكت هي وزوجها فرديناند حركة الاسترداد المسيحي

1- القرصان هو الشخص حربي النهب، ولا يعترف بأي سلطة فوق رايته
 الخاصة، فكان يهاجم بدون تمييز سفن أي دولة، وكان هدفه الوحيد هو
 النهب، لكن رياس البحر كانوا أشخاصا موكلين من غيرهم للقيام بهذه
 المهمة، ولم يشنوا حربا إلا على أعداء أميرهم 1، ينظر جون ب. وولف، ص
 179

2 - Berbrugger A. "Mers-el Kabir 1" traduction de Suez, In Revue Africaine.

1904, 1865, p254

Reconquista، القاضية بضرورة طرد المسلمين. والحادد معدد الكنيسة المسيحية في شبه القارة الأيبيرية.

وعلى الرغم من سقوط دولة المسلمين في الأندلس، غدا أن اسبانيا لم تكثف بذلك وقررت ملاحقة المسلمين إلى الشمال الإفريقي : لكنها تفاجأت بقوة إسلامية جديدة قادمة من شمال حوض البحر الأبيض المتوسط، وهي القوة العثمانية، التي اكتسحت المتوسط واحتلت أجزاء عديدة منه، إلى أن وصلت المغرب مع مطلع القرن 16م، وهناك حدث الاحتكاك بين الأسبان والعثمانيين الذي تحول بعد وقت قصير إلى صراع على أشده عرف بانصراف الإسلامي المسيحي في البحر الأبيض المتوسط.

المخطط الأسباني لاحتلال الساحل الإفريقي

بعد نجاح حركة الاسترداد المسيحي في أوروبا بإسقاط دولة المسلمين في شبه الجزيرة الأيبيرية كمرحلة أولى، بدأ الأسبان بتطبيق المرحلة الثانية من مشروعهم، وهي إقامة مملكة مسيحية تمتد من شبه الجزيرة الأيبيرية مكتسحة بلاد المغرب وصولا إلى مملكة الحبشة المسيحية، في القرن الإفريقي شرقا. وبذلك تفرض اسبانيا ضغطا، وحصارا على المسلمين، وتجعلهم بين فكي كمانشة. وكحل أساسي لتنفيذ المرحلة الثانية من هذا المشروع القائم على نشر المسيحية في إفريقيا، وإعادة مجد الإمبراطورية الرومانية القديمة. قامت إسبانية باحتلال أهم موانئ مدن الضفة الجنوبية للبحر الأبيض المتوسط، كتونس، وطرابلس، والجزائر، وأسيلا. واستهلوا عملياتهم

البحرية بغزو المرسى الصغير لمروره من شبه الجزيرة الأيبيرية،
ولأهمية موقعه ومرسأه الحديد، وبعدها واسلت اسبانيا شن حملاتها
على موانئ المغرب الإسلامي الواحدة تلو الأخرى

وهران والمرسى الكبير قبل الاحتلال الإسباني

في أواخر القرن العاشر للميلاد وصف ابن حوقل المرسى
الكبير قائلاً : «...لمدينة وهران مرسى في غاية السلامة والحصون من
كل ربح، وما أظن له مثلاً في جميع نواحي البربر سوى مرسى
موسى، فقد كنفته الجبال وله مدخل آمن، وعليها سور، وماؤها
من خارجها جار عليها في واد عليه بساتين وأجنة كثيرة فيها من
جميع الفواكه...¹». ويضيف المقدسي قائلاً : « أن ميناء وهران من
أنشط الموانئ في حوض البحر الأبيض المتوسط، وأنه قد عرف تطوراً
وازدهارا منذ القرن 11، فهو ميناء حصين تبخر منه وإليه السفن
الأسبانية ليلاً ونهاراً²».

كما أشار الإدريسي قائلاً : «المرسى الكبير وبه ترسى
المراكب الكبار والسفن السفرية وهذا المرسى يستر من الريح وليس
له مثال في مراسي حائط البحر من بلاد البربر وشرب أهلها من واد
يجري إليها من البر وعليه بساتين وجنات وبها فواكه ممكنة وأهلها

1- أبي القاسم ابن حوقل النصيبي، كتاب صورة الأرض، منشورات دار
مكتبة الحياة، لبنان، 1992، ص 78-79.

2- Lespes R. "Oran ville et port avant l'occupation Française 1831. In Revue
Africaine, Vol 75 ; 1934, p281.

في حوض الفسيل بها موجود هو كذلك السمن والبريد والمصر والعمى بها
جديدة بالنظر للسنة ومراكب الأندلس إليها محتلمه .

ان هذا الوصف الحميل من طرف هؤلاء الحمراء
والرحاله ، لم يأت غيبا ، أو مجرد مبالغة من قبل المسلمين شفا حال
الأوروبيون بل جاء بناء على واقع عرفه حوض البحر الأبيض
المتوسط في الفترة بين القرنين 10 و14م. فقد شهدت موانئ الحراير
وعلى رأسها الموانئ الغربية نشاطا بحريا وتحاريا على قدر من
الأهمية ، فقد كثانت وهران والمرسى الكبير إحدى المبادى البحرية
الرئيسية لإمارة تلمسان ، وقد تقاسمت الدور ، والأهمية الاقتصادية ،
والإستراتيجية . مع كل من ميناء هنين ، ورشقون . كما تثار
المرسى الكبير و وهران بمثابة مستودع للتموين بالسلع القادمة من
أوروبا . وظلت وهران تتقاسم الأهمية الاقتصادية مع هنين ورشقون ،
حتى أواخر القرن الرابع عشر فصارت على قمة هرم الأنشطة
الاقتصادية للموانئ الجزائرية ، خاصة للمميزات الطبيعية التي
يتصف بها ميناء المرسى الكبير والتي عادت بالفائدة على البحارة ،
والأساطيل ، التي كانت تجد سهولة الإرساء فيه

وقد شهد القرن 13 م حركة تجارية نشيطة لميناء وهران
والمرسى الكبير وذلك بفضل العلاقات الاقتصادية والسياسية التي

1- الشريف الإدريسي ، نزهة المشتاق في اختراق الأفاق ، ص 11-12

2- *Al-Andalus* , p 274

3- *Al-Andalus* , p 274

برمتها مملكة تلمسان سنة 1229م. مع أوروبا. كذلك التي عقدتها
تلمسان مع قشتالة. وفي عام 1319م : أقيمت علاقات رسمية بين أبي
حمو مؤسس نريسي أمير تلمسان، وجيم الثاني Jaume II حاكم
موجيسيبي Majorque. ومعاهدات أخرى مع Narbonne، ومرسيليا
Marseille. وجمعت كل هذه الاتفاقيات على ضرورة تأمين سلامة
التجارة. ونفس ضد خطر القرصنة، بالإضافة إلى حرية التجارة في
كل الموانئ وحرية تبادل كل السلع ما عدا تلك التي تستلزم تصريحاً
من السلطان كالقمح مثلاً. كذلك حق إرسال قناصل إلى تلمسان
والدول الأوروبية المتعاقدة مع إمارة تلمسان¹.

كما سمحت هذه الاتفاقيات التي أبرمتها إمارة تلمسان بين
القرنين 13 و14م بإقامة المسيحيين وقناصلهم في فنادق بالموانئ والمدن
الجزائرية. وتخزين وبيع السلع في القيصرية.

وتطبيقاً لهذه الاتفاقيات سارعت المدن الأوروبية لإيجاد مكان
لها في المغرب، وأولها جنوة في بداية القرن 13م، ثم البندقية، وفي هذا
الشأن كتب ليون الأفريقي قائلاً : « ولهذه المملكة-تلمسان- ميناءان
مشهوران، ميناء وهران، وميناء المرسى الكبير، وكان يختلف
إليهما كثيراً. عدد وافر من تجار جنوة والبندقية حيث يتعاطون
تجارة نافقة عن طريق المقايضة...»².

1 - Ibid., p 289-290

2- الحسن بن محمد الوزان الفاسي (ليون الأفريقي)، وصف إفريقيا، ط2،
ج2، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1983، ص 09.

وتحدر الإشارة إلى أن الأسبان والأوروبيين قد أخفوا هذه الحقيقة في مؤلفاتهم، فقد كان مينائي وهران والمرسى الكبير، من أشهر الموانئ وأغناها. وأشار ليسبيس Lespes قائلا : «... وهران لم تكن قوية كفاية لكي تكون إقليما مستقلا بذاته، أو ندا للأقاليم المجاورة، حتى أنها أقل مكانة مقارنة مع تنس، وموقعها (وهران) جعلها تتقاذف بين أسياذ الشرق، الجنوب، الغرب والشمال، محاصرة من طرف المتنافسين، منهوبة من طرفهم، وأحيانا كثيرة محاصرة من قبل القبائل المجاورة، فقدّر وهران ورفاهيتها كان مقرونا بتلمسان جارتها القريبة...¹، لكن هذا الكاتب تناسى حقيقة وهران أمام تلمسان إلا وهي إقليم تابع لإمارة تلمسان، تمتد من الساحل إلى الصحراء، ووهران جزء صغير من أراضيها. كما أن الأسبان اعتبروا وهران والمرسى الكبير مجرد حامية Presidio وسجن للأشغال الشاقة، بدعوى أنهما يضمنان عددا كبيرا من الأسرى المسيحيين.

هذا التطور الاقتصادي الذي عرفته وهران، من شأنه أن يجعلها مركز استقطاب وتنافس تجاري، وبما أنها جغرافيا قريبة إلى السواحل الأسبانية فقد سعت هذه الأخيرة لوضع يدها عليها خاصة وأن البرتغاليين كانوا قد قاموا بأول محاولاتهم للسيطرة عليها عام 1501، وأسبانيا كانت ترى نفسها الأحق بالسيطرة على مينائي المرسى الكبير ووهران، فقد صارت معظم شبه الجزيرة

1 - (Op.Cit, p 279. Lespes R.

الأسبانية. ملك لها بما فيها السواحل الجنوبية للأندلس. وصارت
أسبانيا تروى مصيوق جبل طارق ضيق. وغير كاف للإمبراطورية.
وتسمى لتوسيع رقعتها في بلاد المغرب قصد تأسيس مملكة مسيحية
كما تدعى. لذلك كانت فكرة احتلال وهران تسيطر على فكر
الملك الأسباني فرديناند. وهذا ما قام به بالفعل بعد وقت قصير.

الغزو الأسباني للمرسى الكبير

أعد الملك الإسباني فرديناند حملة. أوكل أمر قيادتها إلى
دون ريمون دي كوردو Don Raymond di Cordoue. ومولها
الكاردينال خيمينيس بأمواله الخاصة. غادر الأسطول ميناء مائقة
في 20 أوت 1505م. بقوة تعدادها 5000 رجل بقيادة دون ديتوفر
فرنانديز Don Dittfourte Fernandez. لكن الرياح قذفت الأسطول
الأسباني إلى شواطئ المرية، فلم يتمكن من الوصول بسرعة إلى
المرسى الكبير. الذي دخلته يوم 11 سبتمبر، هذا التأخير كان
لصالح الأسبان. فالسكان الذين كانوا قد اجتمعوا بكثرة بعد
سماع أخبار قدوم الأسبان وهجومهم المنتظر، قد استعدوا للمواجهة
وانتظروا حتى نفذت مؤنهم، كما أنهم بعد أن ملوا الانتظار تركوا
حامية ضعيفة وغير مسؤولة حول الميناء لا يتعدى عددها 400 رجل.
ومع ذلك أبدت مقاومة ضد الأسطول الأسباني، لكن قائد الحامية

1- في حين تشير رواية الكونت سوايز أن احتلال المرسى الكبير كان بتاريخ
13 جويلية 1506. أنظر

Berbrugger A. "Mers-el Kabir 2. traduction de Suez". In Revue Africaine. Vol 109.
1865. p 340

سقط قتيلًا من أول يوم، فخضع المرسى الكبير لحصار دام ثلاث أيام، حاول خلالها السكان المقاومة لكن دون جدوى، وبعد وصول أخبار المرسى الكبير إلى المناطق المجاورة سارعت هذه الأخيرة لتقديم يد العون والدعم، لكنها دخلت في مناقشات قليلة مع الأسبان ثم عادت أدراجها¹.

كانت المدينة تفتقد للمياه، فخزانات المياه قد نفذت وحلّ الجفاف، فاضطر أعيان المدينة وبقية السكان إلى الاجتماع في مجلس المزوار، حينها تكلم أحدهم وكان في السابق سجيناً في مدينة قرطاجنة الأسبانية، وأشار إلى قوة وشدة الأسبان وانتصارات ملوكها ضد المسلمين وباقي الشعوب، وذكرهم كيف تمكنت البرتغال من احتلال سبتة، وطنجة، أسبلا، والقصر الصغير على ساحل مملكة فاس. وحذرهم من مغبة الانتظار حتى نهاية الحصار، فقد يقتلون جوعاً وعطشاً قبل أن تصل إليهم يد الأسبان، لذلك نصحهم بالرحيل وتسليم المرسى الكبير².

كان أحد السود المسيحيين، الذين تركهم البرتغاليون في المدينة بعد انهزامهم سنة 1501؛ قد فرّ من المرسى الكبير، وتوجّه إلى قائد الحملة الأسباني، وأخبره بنفاذ المياه وعدم قدرة السكان على المواجهة، وأنّ قائد الحامية قد قتل. فما كان على سكان المرسى سوى المغادرة تاركين أموالهم ودوابهم وأسلحتهم تبعاً لأوامر

1 - p 339. Berbrugger A. "Merv-el Kahir 2", Op.Cit.,

2 -Ibid., p340-341.

القائد الأسباني، وعليهم حمل ما يستطيعون حمله فقط. وهذا ما تمّ بالفعل : حيث غادر السكان المرسى الكبير يوم ١٤ سبتمبر بداية من الساعة (١١) صباحا، ولم يبق واحد منهم بعد منتصف النهار .

وقد ذكر الأسبان، أنهم وجدوا 35 أسير مسيحي أغلبهم من البرتغاليين، مع بعض الأسبان، ومن بروفسال، وفرنسيين وإيطاليين من بينهم ١٧ نساء كانوا قد أسروا عام 150١.

فيا ترى ما هو سبب احتلال أسبانيا للمرسى الكبير ؟

في الواقع : قدمت أسبانيا حجة مفادها أنّ السبب المباشر لفزوها المرسى الكبير هو أنّ قراصنة من المرسى الكبير أبحروا في ربيع 1505 على متن 12 سفينة بين خفيفة ومسلحة وقاموا بأسر برتغاليين، ثم واصلت سفنهم الإبحار إلى غاية فالنسيا، ونزلوا في جزيرة سانتا بولا Santa Pola، حيث سلبوا ونهبوا وعادوا إلى المرسى محملين بغنائم كثيرة، وهذا ما أغضب أسبانيا التي اعتبرت نفسها راعية الكنيسة الكاثوليكية. يضاف إلى ذلك سبب آخر : وهو اشتداد التنافس بين تجار المرسى الكبير ووهران، والتجار المسيحيين من قرطاجنة ومالقة، هذا التنافس أدى إلى حروب فرأت أسبانيا ضرورة إخمادها وذلك بجعل ميناء المرسى الكبير ميناء إسباني على الضفة الجنوبية للبحر الأبيض المتوسط².

1 -Ibid., p 341-342.

2 -Ibid., p337-338.

على قتل حال : بعد خروج المسلمين من المرسى الكبير، أصبح الأسبان المدينة ورفعوا أعلامهم على حصونها، واتجه قائد الحملة إلى مسجد المدينة الكبير، وأصدر قرارا مستعجلا بتحويله إلى كنيسة، عرفت بكنيسة القديس ميكانيل.

ثم اتجه الأسبان إلى تنظيم المدينة، فبدأوا بتحصينها، وإقامة سوق تجاري، ومحاولة إقامة علاقات مع السكان والقبائل المجاورة لخلق نشاط تجاري اقتصادي خاص بهم، لدرجة أنهم أغدقوا المتعاونين معهم بالذهب والفضة لتشجيعهم على المبادلات التجارية معهم.

اعتبرت اسبانيا احتلال المرسى الكبير من أشهر أعمالها في القارة الأفريقية، فأعلنت الاحتفالات، وأقيمت المهرجانات والأفراح طيلة أسبوع احتفالا بقرب انتشار الديانة المسيحية، وقد ضخم الأسبان احتلالهم للمرسى الكبير، لذلك أسرع الأسبان محاولين التغفل أكثر نحو الداخل، وكانت مرحلتهم الثانية : تتمثل في احتلال مسرغين، وهي مدينة غير بعيدة عن المرسى الكبير، ويصل بينهما طريق سهلي يمر من تحت حصون مدينة وهران، لهذا قرر حاكم المرسى الكبير دون فرنانديز أن يسلك الطرق الجبلية والأودية، خاصة بعد التعزيزات التي أرسلتها الملكة الأسبانية والمقدرة بـ 5000 رجل وذلك بتاريخ 06 جوان 1507¹.

1 -Berbrugger A, "Mers-el Kabir 3 : traduction de Suarez", In Revue Africaine, Vol 09, 1865, p 410-411.

بدأ فرنانديز تحركه ليلا بتاريخ 07 جوان 1507، ووصلت فجرا إلى مسرغين موطن قبيلة غمارة الراضة للوجود الأسباني، وباغتتها على الفور مما أدى إلى سقوط المقاومة في وقت وجيز. لكن سرعان ما تحولت مجريات الأحداث، فبالإضافة إلى الضباب الكثيف الذي خيم على القبيلة وصلت إمدادات من القبائل المجاورة التي أسرع لنجدة سكان مسرغين، والتي حققت نجاحات باهرة : حيث سقط أزيد من 3000 جندي إسباني، وكانت هذه أول هزيمة للأسبان في الجزائر.

لذلك قررت أسبانيا إرسال الدعم الفوري إلى المرسى الكبير لحمايته ضد الغارات، وتحصينه أكثر فأكثر.

احتلال وهران

أبحر الكاردينال الأسباني خيمينيس من مرسى قرطاجنة يوم 19 ماي 1509 يرافقه 15000 مقاتل، ووصلت هذه الحملة إلى المرسى الكبير في اليوم التالي، ونزل الأسطول في الميناء بكل سهولة ويسر، وتكرر نفس الأمر في وهران نفسها بعد شراء ذمة قابض المكوس العام لمدينة وهران اليهودي سطورا.

وقتذاك كانت وهران تحت الملك الزياني الاسمية، لأنها خاضعة لمجلس جماعة، وهم أعيان المدينة جعلوا وهران جمهورية شبه مستقلة. استعدت الحامية للمواجهة، لكن القوة الأسبانية حالت دون نجاحها، فقرر السكان الاحتباء داخل الحصون، لكن

وَمِنْهُمْ مَن يَخُوضُ وَيُلَوِّدُ فِيهِمْ كَلِمَاتٍ لَا يَكُونُ لَهَا عِثْرَةٌ لَّهُمْ يَوْمَ يَقُولُونَ لِمَ كَلَّمْنَاكُمْ بِهَؤُلَاءِ الْأَشْيَاءِ الَّتِي لَا يَفْعَلُ إِلَّا بَعْدُ عِثْرَةٍ مُّوَدَّةٍ
وَمِنْهُمْ مَن يَخُوضُ وَيُلَوِّدُ فِيهِمْ كَلِمَاتٍ لَا يَكُونُ لَهَا عِثْرَةٌ لَّهُمْ يَوْمَ يَقُولُونَ لِمَ كَلَّمْنَاكُمْ بِهَؤُلَاءِ الْأَشْيَاءِ الَّتِي لَا يَفْعَلُ إِلَّا بَعْدُ عِثْرَةٍ مُّوَدَّةٍ

[illegible]

وتم حادثة هذه مرة أن التحاكم الرياني في تلمسان أو حمو
تذلت عند امر حصوعه للحكم الأسباني، وتقديه جزية سنوية،
وكم ذلك حصوعاً غلبه على عامر للحكم الأسباني.

أوضاع الأسبان بالمرسى ووهران 1505 - 1559

أقامت أسبانيا حكما عسكريا في كل من وهران والمرسى الكبير اللذان ألحقا على الفور بالتاج الأسباني، وصدرت أوامر على الفور من القيادة الأسبانية ممثلة في شخص الملك فرديناند بإعادة إعمار المنطقتان بالمسيحيين بدل المسلمين، ففي رسالة وجهها الملك الأسباني عام 1510 إلى بيدرو نافارو حاكم المرسى الكبير جاء فيها : « أظني ، وكما كاتبتك عدة مرات ، أوضحت أننا نرغب في البقاء والاستقرار

۱- جون ب وولف، الجزائر واوروبا، ترجمه سعد الله ابو القاسم، موك.
الجزائر، 1986، ص 129.

2 - Berbrugger A. "Mers el Kabir 2", Op.Cit. p339

في أفريقيا بحث من سيطر على وهران، بجاية، وطرابلس، ويعيد
إعمار هذه المناطق بالمسيحيين لا غير، وفي 13 أكتوبر من نفس السنة
كتب الملك إلى بطرس دي روفيدا Antonio de Roveda، في أمر يتعلق
بجاية قائلا: «عليكم اتخاذ الإجراءات الضرورية لحثي تعيدون
إعمار بجاية في الحال بعمورسنيين موالين لنا»

سواء على رسائل الملك الأسباني فرديناند، فمنهم أنه لم يكن
لأسبانيا مخطط استيطان نظامي يسعى للتوغل نحو الداخل بقدر ما
كانت تهتم فقط بالسيطرة على المناطق الساحلية.

كما طغى على الإدارة والسياسة الأسبانية فكرة تحصيل
المسلمين، وأن مبرر وجودها داخل الأقاليم الإفريقية هو من أجل
خدمة الكنيسة الكاثوليكية فكثيرا ما كان يردد الملك الأسباني
قوله أن حروبه كانت لخدمة الله.

على أية حال: إن سيطرة أسبانيا على وهران والمرسى الكبير
لم تعد عليها بالربح الوفير، والنتائج المنتظرة، فأبسط احتياجاتها
من المؤن والغذاء كانت تأتيها من برشلونة أو فالنسيا، رغم قرب
وهران من مملكة تلمسان، والأمر سيان بالنسبة للميلة التي كانت
تعيش على إمدادات مالقة، وبينيون في الجزائر كانت تجلب المياه
الصالحة للشرب من جزر البليار، ويفسر هذا الأمر بقدم القوة

1 - Braudel F., "Les Espagnoles et l'Afrique du nord de 1492a 1577", In **Revue Africaine**, Vol 69, 1928, p231

2 - Ibid., Idem

العثمانية التي أعاققت مخطط السلطنة الأسبانية التي أثرت البقاء خلف أسوار وهران وعدم الخروج منها.

لكن مع ذلك لا يجب إغفال فكرة مسعى الأسبان لوضع يدهم على المناطق الداخلية أكثر فأكثر، وبدأوا يفكرون في احتلال تلمسان، وتجلّى ذلك في عهد الحاكم الدكوديت d'Alcaudete الذي حاول إعاقة الحاميات التركية والتغلغل نحو الداخل الوهراني التلمساني، خاصة بعد رفض تلمسان تموين وهران والمرسى الكبير بالمؤن الغذائية، مما جلب المجاعة داخل هاتين المدينتين، وسادت عمليات السرقة واللصوصية، وقد كتب الدكوديت عام 1535 يطلب من الملك الأسباني تقديم يد العون لوهران والمرسى الكبير قائلا : « نحن ضد المجاعة كما ضد العدو... »، وعام 1536 كتب الدكوديت قائلا : كان موسم حصاد القمح سيئ، وافتقرت المدينة للقمح، واستاء الجنود وطلبوا العودة إلى قشتالة¹.

ألح الكونت الدكوديت على إخضاع تلمسان لسلطته، ولذلك سافر إلى أسبانيا في سبتمبر 1542، لتحضير المتطلبات المادية والبشرية للحملة، وكان من الصعوبة تحقيق ذلك خصوصا بعد الإحباط الذي حدث للملك شارل الخامس الذي فشل في احتلال الجزائر، ولم يعد يفكر في إرسال حملة جديدة إلى الجزائر².

1 - Braudel F, Op.Cit., p 375

2 - Ruff. P. la domination espagnole à Oran sous le gouvernement du Comte d'Alcaudete 1534-1558, Paris, 1900, p76.

قرر دالكوديت شن حملة على تلمسان، بعد مساع حثيثة لدى القصر الأسباني وجهاز حملة مكونة من 22 سفينة، خرج بها من أسبانيا يوم 10 جانفي 1543، ووصل إلى المرسى الكبير يوم 15 جانفي، وفي 27 جانفي توجه صوب تلمسان يرافقه 14000 جندي. التقت القوات الأسبانية بقوات أبي زيان وكان الانتصار حليف الكوديت الذي دخل تلمسان وعاث فيها سلبا ونهبا، ثم عاد إلى وهران تاركا حامية من 1200 جندي.

كما سعى الكوديت إلى احتلال مستغانم سنة 1547 لكن قوة القبائل المحيطة بها أعاقته حمله هذا، وقد توالى هزائم الكوديت الذي حاول مجددا احتلال مستغانم ومسرغين عام 1558 وسقط قتيلًا ومن يومها لم يعد يفكر الأسبان في توسيع حدودهم في الغرب الجزائري خاصة بعد سلسلة الخسائر التي تكبدوها وبذلك ظلت أسوار وهران والمرسى الكبير هي الحدود الأقصى لأسبانيا في الجزائر، رغم التبعية الاسمية لتلمسان إلى المملكة الأسبانية لبعض الوقت. وظل الأسبان يسيطرون على وهران إلى غاية 1705 الباي مصطفى بن يوسف الملقب ببوشلاغم من دخولها وإسقاط الحكم الأسباني، وصارت وهران تابعة للسلطة العثمانية إلى غاية 1732 أين تفاجئ العثمانيون بحملة أسبانية جديدة بقيادة الكونت مونتيمار Comte Motémar الذي تمكن من استرجاع وهران وكل حصونها،

1 - Haedo D , Histoire des Rois d'Alger, trad. H D de Grammont, Ed Alger-livre, Alger, 2004, p74.

ففي تلك الفترة تم صحت اسبانيا من نفس الصعداء وانتهت مشاكلها مع الدول الأوروبية وعلى رأسها فرنسا، فقرر الملك الأسباني شن حملة على وهران باعتبارها مقاطعة أسبانية خاضعة للكنيسة الكاثوليكية¹. وقد حدث هذا في وقت شهدت فيه الآلة الجزائرية ضعفا وانكسارا، لتراجع مكانتها في حوض البحر الأبيض المتوسط، وضعف أسطولها، وكذا سلسلة الاتفاقيات التي أبرمها العثمانيون مع الدول الأوروبية والتي فتحت باب الابتزاز والمساومة، خاصة وأن السلطة العثمانية قد أبرمتها وهي تشكو الاضطراب واللاتوازن.

نفهم من هذا أن أسبانيا أصرت على إقحام العقيدة المسيحية في سياستها واستمرت في إخفاء حقيقة الأهمية الإستراتيجية والاقتصادية لوهران والمرسى الكبير، وقد تبثت أسبانيا إدارتها على وهران إلى غاية 1792 وهو تاريخ خروجها النهائي والكلي منها.

دوافع احتلال أسبانيا لوهران والمرسى الكبير

1- الدافع الديني

ساهمت الكنيسة الأسبانية بكل ما لديها من مال وحماس في محاربة المسلمين، فبعد سقوط غرناطة بدأ فرديناند وإيزابيلا في إعداد مشروع لاحتلال المغرب الإسلامي، لكن وفاة هذه الأخيرة سنة 1504

1 - Berbrugger A. reprise d'Oran par les Espagnoles en 1732, In Revue Africaine, Vol 08, 1864, p20.

قد عطل تحقيق المشروع، لكنها ترفضت وصية ناسم شيوا
هذا المشروع جاء فيها : يجب ان لا يولد من ذلك
المصراع عند الدمار المساهم وهذا ساه لا مال عند

احترم العكاردينال خيمينيس دي سيسنيروس في 1788
1788) وصية الملكة، وقرر ذلك في اعماله البحرية في 1788
الاندلس، وعندما تم احتلال المرسى الكبير في 1788
خمينيس صلاة جماعية، واقام على اقرها احتلالا في 1788

2- الدافع السياسي والاقتصادي

تجسد في رغبة اسبانيا في بتكوين امم بطور
اكتشاف العالم الجديد : لذلك عملت على احتلال سواحل
الإسلامي، لما لها من أهمية إستراتيجية لمربها من تبتد البحر
الأيبيرية، فالسيطرة على المرسى الكبير ودهان، وهذا فتح
الموانئ إلى اسبانيا سيتمكنها من تأمين تجارتها في البحر المتوسط
المتوسط، وكذلك يضمن الأمن الدائم والمستمر لبحر حمال مطاف،
وهو المنفذ الوحيد للبحر الأبيض المتوسط من الجهة الغربية وكذلك
إحكام السيطرة على مسار السفن المبحرة عبر

لذلك ركزت اسبانيا في تنفيذ مشروعها الدوسم في عام 1788
الإستراتيجية، فبدأت باحتلال المرسى الكبير 1788، وهذا اعطى
المرافق الجزائرية، ثم وهران عام 1788 وقد بدلت اسبانيا جهودا
مضنية للاحتفاظ بمملكة تلمسان باعتبارها بوابة انجليزية نحو

النصحراء، الكبرى وإفريقيا، وبالتالي التحكم في أهم طريق تجاري من الجنوب إلى الشمال، واحتكار التجارة في أهم السلع والبضائع التي كانت في السابق في عهدة المسلمين.

3- الدافع العسكري

تمثل في كثرة الهجمات الإسلامية على الشواطئ الأسبانية خصوصا بعد عمليات الطرد التي تعرض إليها مسلمو الأندلس، فقرر المسلمون في بلاد المغرب نصرة أشقائهم في الأندلس والانتقام لهم، هذا ما جعل أسبانيا تصر على الاستحواذ على الشمال الإفريقي لإيقاف تلك الهجمات التي أضعفت الاقتصاد الأسباني، وساهمت في تقهقر الأنشطة التجارية، بعد أن فضل تجار جنوة وناپلولي، ومارسيليا وفالنسيا، أسواق وموانئ المغرب الإسلامي، بما فيها وهران والمرسى الكبير، وبخاصة بعد ظهور الصراع الفرنسي الأسباني في حوض البحر الأبيض المتوسط، وبعدها بوقت قصير ظهرت قوة إسلامية جديدة في حوض البحر الأبيض المتوسط تمثلت في الأتراك العثمانيون الذين أعلنوا استعدادهم للتصدي للزحف الأسباني على السواحل المغربية. لذلك أصرت أسبانيا على احتلال الجزائر.

الخاتمة

نفهم مما سبق، أن حقيقة التواجد الأسباني بالموانئ والمدن الجزائرية قد ارتبط بمخطط استعماري واسع النطاق، ذلك لأن الأمر لم يكن ليقتصر على حوض البحر الأبيض المتوسط، بل أن هذا

لاحير كن حراً في برنامح اسبانيا لغزو الاقاليم والمواقع
لاستراتيجية. ومع انها كانت تتحكم في موقع استراتيجي مهم الا
وهو مصيق جبل طارق باعتباره بوابة المتوسط من الناحية الغربية،
غير انها لاحظت ان قربه من سواحل المغرب الإسلامي من شأنه ان
يقطع من أهميته خاصة إذا ما برزت ببلاد المغرب سلطات سياسية
قوية. لذلك سارعت اسبانيا إلى إحكام قبضتها على أهم النقاط
القريبة من جبل طارق، ووقع الاختيار على المرسى الكبير ووهران
بالجزائر، بالإضافة إلى مليلة في المغرب.

كما أن سيطرة أسبانيا على الموانئ الجزائرية سيكسبها
ربحاً اقتصادياً لعدة اعتبارات، أهمها أن الجزائر بمثابة همزة الوصل
بين الصحراء الكبرى والجنوب الأوروبي، وبالتالي تتحكم في أهم
الطرق البحرية والبرية التي تقصدها القوافل التجارية، سواء القادمة
من أوروبا أو من بلاد السودان في الجنوب، فعلى سبيل المثال احتلال
إسبانيا للمرسى الكبير جعلها على مقربة من أكبر الأسواق في بلاد
المغرب في ذلك الوقت وهو سوق تلمسان. كما أن سيطرة أسبانيا
على وهران والمرسى الكبير، سينعش الحركة التجارية في السواحل
الجنوبية لأسبانيا التي عانت من هجومات مسلمي الشمال الإفريقي
بعد سقوط غرناطة عام 1492، والتي هجرها تجار جنوة وفينيسيا
ومرسيليا وفضلوا عليها موانئ ومدن المغرب الإسلامي بما
فيها وهران.

في الآونة الأخيرة، أصبحت الأسباب منذ بداية نشاطهم
الاستعماري والموتاه في حركاته المسيحية ونشرها في كافة الربوع
ماهي في الحركات الاجتماعية الحديثة به اهتمامها الاقتصادية، فالمجازر
والأرهاب التي مارسها الأسباب في العالم الجديد ضد الهنود الحمر
باعتبار البرهان على عدم صحة هذه الحجة

النشاط البحري للأسطول الجزائري خلال العهد العثماني

و. خير الدين شتر
قسم التاريخ - جامعة أورار

الملخص

إن إشكالية هذا البحث تتمثل في ظروف نشأة الجهاد البحري الجزائري في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط بداية العصر الحديث، والخبايا التي أحاطت بقيامه من توفر سفن ومنشآت دفاعية لهذه العملية، واليادين التي نشطت من خلالها، وصولاً إلى الدور الذي لعبته في مختلف مجالات الدولة الجزائرية بعد نشأتها وكيفية تأثيرها في علاقات الجزائر مع محيطها الخارجي.

وذلك من خلال الإجابة على الأسئلة التالية :

- ماهي طبيعة النشاط البحري الجزائري (القرصنة) من المنظور الديني والسياسي والاقتصادي ؟
- ماهي أهم الظروف التي أحاطت بنشأة البحرية الجزائرية في العهد العثماني ؟
- كيف كانت تتم عمليات التنظيم والتجهيز التي اتسم بها الأسطول الجزائري ؟
- ما مدى مساهمة النشاط البحري للأسطول في دعم قطاعات الدولة ؟ وإلى أي مدى حقق التوازن في علاقاتها الدولية ؟

مدخل : تعتبر القرصنة ظاهرة قديمة ، مارسها الشعوب التي عاشت بمحاذاة البحر المتوسط لكنها اتخذت شكلاً آخر في القرن ١٨م لدحولها في إطار الحروب الصليبية التي بدأت في المشرق ثم انتقلت إلى الغرب الإسلامي ، حيث سارعت إسبانيا والبرتغال في إطار حروب الاسترداد إلى غزو سواحل شمال إفريقيا ، وكادتا أن يحققا أهدافهما لولا ظهور العثمانيين في الحوض الغربي للمتوسط مما أدى إلى نقل الصراع إلى البحر ، وبذلك كانت الأساطيل البحرية هي سيدة الميدان في حسم ذلك الصراع.

وعليه فإن إشكالية هذا البحث تتمثل في ظروف نشأة الجهاد البحري الجزائري (المسمى بالقرصنة) في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط بداية العصر الحديث ، والخبايا التي أحاطت بقيامه من توفر سفن ومنشآت دفاعية لهذه العملية ، والميادين التي نشطت من خلالها وصولاً إلى الدور الذي لعبته في مختلف مجالات الدولة الجزائرية بعد نشأتها وكيفية تأثيرها في علاقات الجزائر مع محيطها الخارجي. وذلك من خلال الإجابة على الأسئلة التالية :

- ماهي طبيعة النشاط البحري الجزائري(القرصنة) من المنظور الديني والسياسي والاقتصادي ؟
- ماهي أهم الظروف التي أحاطت بنشأة البحرية الجزائرية في العهد العثماني ؟
- كيف كانت تتم عمليتا التنظيم والتجهيز التي اتسم بها الأسطول الجزائري ؟

ما مدى مساهمة النشاط البحري للأسطول في دعم قطاعات الدولة ؟ وإلى أي مدى حقق التوازن في علاقاتها الدولية ؟

1/ طبيعة النشاط البحري الجزائري من المنظور الديني والسياسي والاقتصادي

شاع مصطلح القرصنة بين دول الحوض الغربي للبحر المتوسط، فلكل وجهة نظره انطلاقاً من ايديولوجيته ومعتقداته. لذا كانت النتيجة تعدد التعاريف وتنوع التسميات لهذا المصطلح

فهي من الناحية اللغوية وعلى أرجح الآراء مشتقة من الكلمة الإيطالية (corsa) وتعني السباق، ومنها اشتقت كلمة التسابق، وهو الذي يقوم بفعل التسابق، واستعملت هذه الكلمة للتسابق البحري أي الهجوم والاعتداء على السفن أو سواحل الدول الأخرى في القرن الرابع عشر ميلادي¹. أما في اللغة الفرنسية فإن المصادر التي ترجع إلى القرن 15م تخلو من أي ذكر لكلمة قرصنة، فاستعملت كلمة Attaque التي تعني الهجوم، وكذلك Ecumeur بمعنى المهاجم أو القرصان، وهي مشتقة من الفعل Ecume وتعني الرغوة أو زبد البحر هذا في المعنى اللغوي أما حالياً فلها مرادف وهو Pirate بمعنى قرصان Piraterie بمعنى قرصنة.

أما القرصنة اصطلاحاً فهي مأخوذة من الأثر الذي تتركه السفن خلفها في عرض البحر أثناء عبورها وهي عبارة عن الرغوي

1 - بلقاسم عياش، قضايا التاريخ العثماني عند الباحثين الجزائريين منذ 1962، ماجستير في التاريخ، قسنطينة : جامعة الأمير، 2007، ص4

وتعني كذلك سفلة القوم، وفي كلتا الحالتين فإن هذا المعنى ينطبق على القراصنة، ولم تدخل كلمتا قرصنة وقرصان إلى اللغة الفرنسية إلا في القرن 16م¹.

وعموماً فإن ظاهرة القرصنة قديمة قدم التاريخ فهي تتألف عادة من النشاط الذي يعتمد على المصادفة، والتي تضيف ثروة مكملة لتلك الثروة الموجودة في مجتمع يحي دائماً في حدود إمكانياته، وكذلك هي حرب مشروعة تتم بواسطة بيان صريح للحرب أو ترخيص يتم بموجبه تجهيز سفينة حربية بجوازات سفر، ولجان وتعليمات في تلك الفترة². كما يعرفها ابن خلدون بقوله : « شرع في ذلك أهل بجاية منذ ثلاثين سنة في جمع النفير والطائفة من غزاة البحر، ويصطنعون الأسطول ويتخيرون له الأبطال ثم يركبونه إلى سواحل الفرنجة وجزرهم على حين غفلة، فيخطفون ما قدروا عليه، ويصادمون ما يلقون من أساطيل الكفرة فيظفرون بها غالباً، ويعودون بالفنائم والسبي والأسرى، حتى امتلأت سواحل الثغور الغريبة من بجاية بأسراهم، وتضج طرق البلد بصخب السلاسل والأغلال عندما ينشرون في حاجاتهم»³.

1 - جبار عبد الناصر، بنو حفص والقوى الصليبية في غرب البحر المتوسط،

ماجستير، -غير مطبوعة- جامعة القاهرة، 1990، ص 99

2 - كورين شوفالييه، الثلاثون سنة الأولى لقيام دولة مدينة الجزائر، ترجمال

حمادة، الجزائر : د.م.ج، 2007، ص 49.

3- نورالدين عبد القادر، صفحات من تاريخ مدينة الجزائر، الجزائر : دار

الحضارة، 2006، ص. (63-64)

وهذه المقولة من ابن خلدون تثبت بلا جدال معرفة السكان في تلك الفترة - ولربما قبلها بسنين- لظاهرة القرصنة وإن لم يسميها باسمها والتي يبدو أنها اصطلاحياً لم تعرف إلا بعد فترة من ذلك، كما اتضح لنا من المقال أنهم عرفوا نوعين من القرصنة هما : قرصنة بحرية وهدفها استعباد السفن في البحر، والثانية هي مهاجمة المدن الساحلية على اعتبار أن هذه تعد نوعاً من أنواع القرصنة.

ويرى البعض أن القرصنة هي اللصوصية والنهب على مياه الأقاليم بعيداً عن سلطان الدولة، غير أن هذا التعريف لا يعبر بدقة عن مصطلح القرصنة فهي لا تعني دائماً اللصوصية لأن هذه الأخيرة تلفظ Piraterie أو Piracy، ويطلق على ممارستها اسم لصوص البحر أو قطاع الطرق البحرية، ويقوم بهذا النوع من النشاط البحري مجموعات من اللصوص لحسابهم الخاص، وهم لا يفرقون بين السفن الصديقة أو العدو المسيحي أو المسلم^١. ففرضهم الأول هو الحصول على الفنائم بصرف النظر عن هوية الضحية وهذا النوع يكاد ينفرد به القراصنة الأوروبيين.

ومن خلال التعريفات السابقة يتضح لنا أن القرصنة هي تلك الحملات التي شنتها دولة ضد دولة أخرى لأسباب عداوية بين الطرفين، بهدف إضعاف قدراتها القتالية وذلك عن طريق أخذ سفنها بما حوت. غير أن التعريف الذي وضعته دائرة التعارف لاروس يكاد يكون هو الأكثر إحاطة بعملية القرصنة، حيث جاء فيه : «

١- عبد الناصر جبار، المرجع السابق، ص 100.

ن لقوت التي تقود بالقرصنة ليست قوات نظامية وإنما قوات خاصة مهمتها ملاحقة سفن العدو التجارية، وضربها دون الاعتماد على لقوات البحرية النظامية التي لا تستخدم إلا في الحرب، إذا فالقرصنة هي نوع من الحرب المحدودة الغير معلنة، أو هي شكل بديل لحرب الأساطيل لا مناص منها في ظل الظروف التي كانت سائدة في تلك الفترة.

أما بالنسبة للمسلمين فقد اختلفت تعريفاتهم لهذا المصطلح، حيث أطلقوا عليه اسم الجهاد البحري، وكلمة الجهاد مأخوذة من كلمة الجهد وهو بذل الطاقة والمشقة في مقاتلة العدو ولا سيما إذا كان جهاداً حقيقياً من أجل وجه الله، وإعلاء كلمته ورفع راية الحق، ومعارضة الباطل، وإذا خرجت عن هذا المفهوم لا تسمى جهاداً. لكن الدول الأوروبية اعتبرت ذلك العمل قرصنة، إذ سلطت أدبياتهم أضواء كثيرة على عمليات القرصنة التي كان يقوم بها الجزائريون. كونها كانت موجهة ضد السفن الأوروبية فسيبوا الكثير من المتاعب لأوروبا المتوسطية وقد وصفهم "هايدو" بقوله : «...كان القراصنة يبحرون أثناء الشتاء والربيع ويطوفون في البحر من الشروق إلى الغروب ساخرين من سفننا التي كان بحارتها في ذلك الوقت يتسلون باللهو والقصف في الموانئ، وكان القراصنة

1 - الموسوعة العربية العالمية، مج 18، ط2، الرياض : مؤسسة أعمال الموسوعة، 1999، ص 155.

2 - عبد العظيم بن بدوي، الوحيز في فقه السنة والكتاب العزيز، تق. صفوان نور الدين وآخرون، مصر : دار ابن رجب، 2003، ص. (481-485)

يعرفون أن السفن المسيحية الثقيلة هذه التي لا تستطيع أن تحمل بمطاردة سفنهم الخفيفة. وأن تصعبهم من النهب والسرقة. وأومس خلال هذا الوصف يرجع هایدو نقوق السفن الحرائرية على السفن المسيحية إلى عدم مبالاة السفن الأوروبية. مما يعد تظليلاً من مذهب البشارة الجزائريين. ولقد بعض المؤرخين الأوروبيين أمثال جورج مارسى George Marcens واندري سابوس A. Savyous أن يشيروا إلى لأن المسلمين هم قراصنة ولصوص بحر. وهم الذين علموا القرصنة للأوروبيين وقد سبقوهم إليها. لكن الحقيقة والواقع عكس ذلك وهو ما ذهب إليه دumas لاتري Demas Latric من أن البادئ بها هم الأوروبيين وأن مسؤولية الجانب المسيحي عن النهب والسلب الذي تعرضت له الحياة البحرية أكبر بكثير من مسؤولية المسلمين، وهذا ما أكدته أيضاً "ادوار كانط" عندما قال "كان الهولنديون والانكليز وأناس من جميع الدول. أكثر شرهة ووحشية في قرصنتهم من الجزائريين، بحيث أصبح البحر الأبيض المتوسط بؤرة لقطاع البحر".²

كما أورد هذه المعاملة السيئة والوحشية المؤرخ شارل اندري جوليان من خلال تطرقه إلى الحديث عن معاملة الأسرى الأوروبيين والمسلمين الذين كانوا على متن سفن التجديف، بحيث يقول: "إذا كانت حياة الأسرى الأوروبيين المستعملين في تجديف السفن تثير

1 - محمد خير فارس، تاريخ الجزائر الحديث، ط2، بيروت: مكتبة دار الشرق، 1979، ص91

2 - عبد الناصر جبار، المرجع السابق، ص 107.

أكبر شفقة، فقد كان أسعد حظاً بكثير من الأسرى البربر الذين كانوا مستعملين في تجديد سفن ملك فرنسا، والذين كانوا يوسمون بالحديد المحمي ويمنعون من ممارسة شعائر دينهم»¹.

2/ ظروف نشأة البحرية الجزائرية

لقد وجدت فكرة الجهاد البحري تربة خصبة لتنمو وتترعرع في الحوض الغربي للبحر المتوسط فتبنتها الدول المغاربية وباركها المشايخ وساعدتها الظروف المحيطة بها سواء كانت دولية أو إقليمية.

1-2 الظروف الدولية : لقد اجتمعت عدة ظروف نذكر منها :

❖-لقد حسم العثمانيون الصراع بين المسيحيين والمسلمين في الحوض الشرقي للبحر المتوسط بعد سقوط القسطنطينية سنة 1453م على يد محمد الفاتح² وعجزوا عن استردادها فولوا وجههم نحو الغرب في الأندلس.

❖- سقوط غرناطة سنة 1492م آخر معاقل المسلمين في الأندلس مما أدى إلى طرد المسلمين منها وملاحقتهم إلى السواحل المغاربية من طرف الأسبانيين بناء على وصية الملكة "إيزابيلا" سنة 1504م التي

1 - مولود قاسم نايت بلقاسم، شخصية الحزائر الدولية وهبتها العالمية قبل 1830، ج 1، الجزائر : دار الأمة، 2007، ص.(74-75)

2- السلطان محمد الثاني، تولى الحكم بعد وفاة والده في 16 محرم 855هـ / 18 أبريل 1451م، وكان عمره 22 سنة، كان قويا، عادلا، طور الجيش والجهاز المالي للدولة وطور أسلحة الجيش، ومن أهم أعماله فتح القسطنطينية، ينظر، عبد اللطيف بوجلخة، الدولة العثمانية، (د، ط)، دار المعرفة : الجزائر، (2005)م، ص 15.

انحت على وجوب مواصلة اضطهاد المسلمين وغزو السواحل
الإفريقية لفتحها بحسب نظرهم لذا صمم "فرديناند" على تنفيذ
هذه الوصية¹.

4- التنافس بين الدول الأوروبية وما انجر عنه من صراعات وتوترات
تجلت في :

✓ الصراع الاسباني والبرتغالي ضد مسلمي الأندلس المطرودين
والمطاردين من جهة أخرى وكذلك ضد بلدان المغرب
الإسلامي التي تزويهم من جهة أخرى.

✓ الصراع الفرنسي والاسباني المسيحي الكاثوليكي الذي
تجلى في عهد "فرانسوا الأول" و"شارلكان" سنة 1556م من
جهة ومن جهة أخرى الصراع مع الإمبراطورية الرومانية
المقدسة².

✓ تنافس اسبانيا وجرمانيا وكذلك هولندا وفرنسا وانجلترا
فيما بعد على اكتساب المستعمرات والسيطرة على التجارة
العالمية أثناء القرنين 17م و18م³.

1- مبارك بن محمد الهلالي الميلي، تاريخ الجزائر في القديم والحديث، ج3،
مكتبة النهضة الجزائرية : الجزائر (1964) م، ص 22.

2- بوعزيز (يحي)، مع تاريخ الجزائر في الملتقيات الوطنية والدولية، الجزائر :
د.م.ج، 1999م، ص 236.

3- حنفي هلايلي، " التنظيم العسكري للبحرية الجزائرية في العهد العثماني"،
مجلة جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، ع24، دار الهدى : عين مليلة
2017م، ص 255.

❖ احتلال النوارس لصالح العالم المسيحي الذي جاء بعد مرحلة التفوق الإسلامي طيلة القرن 11م وعقب التوازن الذي سار القرون الثلاثة المتتالية أي القرن 12م و 13م و 14م، ثم النهضة الاقتصادية والعلمية المتسارعة التي عرفت أوروبا في الوقت الذي بدا فيه العالم الإسلامي يعرف ركودا اقتصاديا وخمولا فكريا لم ينقذه من هذا الوضع المتدهور إلا ظهور العثمانيين على مسرح الأحداث الدولية وخصوصا في الحوض الغربي للبحر المتوسط بصفة خاصة والعالم الإسلامي بصفة عامة¹.

2- 2 الظروف الإقليمية

❖ الموقع الجغرافي الممتاز للجزائر وطبيعة سواحلها المفتوحة على أوروبا والمتحكم في الحوض الغربي للبحر المتوسط على امتداد 2000 كم، مما جعلها طيلة الفترة العثمانية محط أنظار وصراع بين دول ضفتيه الشمالية والجنوبية ومن أجل ذلك نقلت هاته الحرب إلى أرض العدو فكانت فكرة الجهاد ضرورة ملحة لا يمكن تأجيلها وتحقق ذلك إذ أن الأسطول الجزائري أصبح يجوب الحوض الغربي للمتوسط ويهاجم الأسبانيين والبرتغاليين في عقر دارهم².

1- ناصر الدين سميدوني، الجزائر منطلقات وآفاق، بيروت : دار الغرب الإسلامي، 2000م، ص. 191.

2- جمال قنان، قضايا ودراسات في تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر، (د، ط)، منشورات المتحف الوطني للمجاهد : الجزائر، (1994م)، ص. 34.

❖ الإيمان بحق الدفاع عن دار الإسلام بعد سقوط الأندلس وحلول الأسباب بالسواحل المغاربية مما جعل البحارة الأندلسيون يبحثون عن الاستقرار، والدفاع عن أنفسهم، فلبّوا إلى الجهاد بدافع ديني. أكثر منه اقتصادي خلال الفترة الأولى (1516-1546)م. فقد اشتهر هؤلاء الأندلسيون في أعمال القرصنة ومبادلة الأسرى والمشاركة الفعالة في تمويل مشاريع الجهاد البحري وعمل الموريسكيون¹ على تنشيط هذه الحركة الجهادية والهجوم المتواصل على السواحل الأسبانية².

١- تَكَوّنَت النواة الأولى للجهاد البحري من طرف الأندلسيين والتي ظلت غير منظمة ضد الأسبان والبرتغاليين حتى ظهور الأخوين بربروس³ اللذان عملا على تنظيم الصفوف وتوجيهها نحو الهدف المشترك المتمثل في مهاجمة الصليبيين فاعتمدوا في البداية على أسلوب الكر والفر في البحر بسبب عدم قدرتهم على الدخول في حرب نظامية مباشرة ضد القوى المسيحية (الأسبان، البرتغال، فرسان القديس يوحنا)⁴.

١ الموريسكيون : هم فئة جاءت إلى المغرب الأوسط في القرن ١٦م وكان لهم تأثير كبير في الجانب الثقافي، ينظر، رموم محفوظ، المرجع السابق، ص. ٥١.

٢- علي محمد الصلابي، الدولة العثمانية عوامل النهضة وأسباب السقوط، ط٢، دار المعرفة : لبنان، (٢٠٠٥م)، ص. ٢٣٠.

٣- الأخوين بربروسه : نقصد بهما عروج وأخوه خير الدين، وأصلهما من جزيرة مدلي وهي جزيرة يونانية، وأبوهما يعقوب، ولهما أخوين اسحاق والياس ذاع صيت عروج وأخيه في الحوض الغربي للمتوسط لإنقاذهم للأندلسيين، ينظر، مؤلف مجهول، غزوات عروج وخير الدين، تصحيح وتعليق : نور الدين عبد القادر، (د. ط.). المطبعة الثعالبية والمكتبة الأدبية : الجزائر، (١٩٣٤)م، ص. ٦.

٤- ناصر الدين سعيدوني، المرجع السابق، ص. ١٩١.

ومن سبل التطرق إليه في هذا الفصل نستنتج أن مصطلح قرصنة لم يظهر بهذا المفهوم إلا في القرن 18م، بحيث عرف في القرن 19م على أنه عبارة عن عمليات تمثلت في هجومات واعتداءات على سفن الأخرى، شاحنة فيه الأوروبيون ومسلموا شمال إفريقيا بحيث اعتبره الأول على أنه استيطان للبحر يعتمد فيه على المصادفة، جاء ليكمل الثروات الموجودة أما الفريق الثاني فقد اعتبره نوع من نهج البحري، وهو حق مشروع ضد هجومات الفريق الأول المتكررة. ومنها كان من تلك الآراء التي ذهب إليها الطرفان، فإن ما قدم به مسلمو شمال إفريقيا بوصول الأتراك العثمانيين إلى مسرح الأحداث في تلك الحقبة الزمنية جاء كرد فعل على التحرشات الأسبانية والبرتغالية على السواحل المغربية ومن هنا كسب شرعيته والتي تمثلت في الدفاع عن العرض والمال والأرض، لكنها بمرور الوقت، واستقرار الأتراك العثمانيين بالمنطقة تحولت إلى عملية قرصنة بحتة. أنشأ لها أسطول يقوم بها بشكل منظم، وهذا ما سنتطرق إليه فيما سيأتي.

3/ سفن القرصنة الجزائرية خلال العهد العثماني

نتحدث في هذا المبحث عن الأسطول الجزائري الذي لطالما بث الرعب في قلوب أعدائه من خلال حضوره القوي في البحر، معتمدا في ذلك على تنظيمات دقيقة جعلت أعدائه يشيدون به بدءا من صناعة قطع سفن الأسطول إلى تجهيزه، وصولا إلى خروجه للقيام بعملياته ثم العودة إلى الوطن محملا بالفنائم.

3- 1 أنواع سفن البحرية

قبل أن نبدأ الحديث عن أنواع السفن التي تكون منها الأسطول الجزائري في العهد العثماني، نشير أولا إلى مصدرها الذي أثار الكثير من الاختلاف. فقد ظهرت عدة اتجاهات حولها منها :

الاتجاه الأول : يرى أن صناعة سفن الأسطول الجزائري كانت من طرف سكان الجزائر الذين ساعدتهم في ذلك مسيحيون أحرار وموالي.

أما الاتجاه الثاني : فيرجع فيه فضل ازدهار صناعة السفن إلى الأندلسيين¹ العارفين بالملاحة وفنونها وقد استقروا في شمال إفريقيا خلال موجة حروب الاسترداد وما بعدها.

أما الاتجاه الثالث : فنظرته قريبة من الاتجاه الأول، حيث يرى أن فضل ازدهار صناعة السفن بالبلاد الجزائرية يعود إلى الأوروبيين من الأسرى والأعلاج.

لكننا إذا تأملنا هذه الآراء فإننا نلاحظ أن الرأي الأول يبرز دور المسلمين في صناعة قطع الأسطول، ويضع الفئات الأخرى في مرتبة ثانوية. أما الرأي الثاني فيبرز دور الأندلسيين باعتبارهم طائفة مثقفة ومتحضرة لما عرف عنهم في الأندلس من تقدم حضاري مهما

1 الأندلسيون : ينتسبون إلى الوندال، وهم أحد الشعوب الجرمانية المتبربرة التي استولت على إسبانيا عام 409م وسكنوا جهات غرناطة وجيان، فسميت باسمهم الأندلس ينظر، يحي بوعزيز، الموجز في تاريخ الجزائر القديمة والوسطى، ج 1، (د- ط)، ديوان المطبوعات الجامعية : الجزائر، (2007م)، ص 24.

تم دور المسلمين المغاربة والأوروبيين. أما الرأي الأخير فيرجع
إلى العمل في صناعة سفن الأسطول الجزائري إلى الأوروبيين وذلك
بواسطة الأسرى الذين أسروا أثناء عمليات القرصنة، ولم يهمل دور
الأتراك البارز من خلال دور الأعلاج.

والحقيقة مهما اختلفت الآراء، فإن صناعة سفن الأسطول قد
ساهمت الجميع فيها، لأن العثمانيين أمة عسكرية وضعت النواة
الأولى لسفن الأسطول، كما لعب الأندلسيون دورا كبيرا فيه
خاصة في صناعة المدافع فجسد أسرى الأوروبيين هذه التقنيات في
الميدان بالإضافة إلى فئات أخرى، فكان لكل نصيبه في بناء وتقوية
الأسطول الجزائري.

أولا : كانت تلك السفن تصنع من الأخشاب التي جلبت من
بجاية، أو من خلال السفن المسيحية التي يستحوذون عليها من خلال
العمليات البحرية بعد تفكيكها حتى ولو كانت جديدة لاعتقادهم
أن استخدامها في الفوز كما هي سيلحق بهم مصيبة، وحتى الملوك
كانوا يمنعونهم من استعمالها وهي جاهزة¹.

1 عبد المجيد قدور، هجرة الأندلسيين إلى المغرب الأوسط ونتائج الحضارة
خلال القرنين (16 و17) م / 10-11 هـ رسالة ماجستير، تاريخ إسلامي، محمد
أمين محمود يدوي، جامعة الأمير عبد القادر : قسنطينة، ص. (325 - 326).
2 جمال قنان، نصوص ووثائق في تاريخ الجزائر الحديث (1500 - 1830)، (د،
ط)، المؤسسة الجزائرية للطباعة، الجزائر، (1987) م، ص 109.

وكانت الفضة الجزائرية مشهورة عالميا استغلال هذه
الامكانيات، خاصة منها مادة الخشب لدمج الرواق المربع التي
تستعمل في الهجوم بما يستلزم مراعاة الدقة في التصميم

وثانيا : كانت تحلب الأخشاب من طريق الاتفاق مع
المقرانيين منذ سنة 1702م، وهذا الاتفاق يعنى على أن يسوم المقرانيون
بتوفير الأخشاب مقابل الحصول على أراضي زراعية، وعلى اثر ذلك
أنشأت مصلحة خاصة لهذه الأخشاب عرفت بالدراسته، وكان
مقرها في البداية بجاية ثم جيجل والقل، وكانت احود انواع الخشب
تلك الموجودة في بني فوغال غرب جيجل وتسمى الرا، اما بالنسبة
للحبال والأحزمة والأشعة، فحصلوا عليها عن طريق الاتفاق مع
الأقاليم الهولندية. كما أن اليهود كانوا يجلبونها من القورنة
وطنجة، وأثناء صناعة هذه المراكب كان صانعوها يراعون

1 Moulay bellamissi, Marine et marins d'Alger, (1518 - 1830) Tom II, (Face à l'Europe), Bibliotheque Nationale d'Alger - Alger, (1996), p63.

2 المقرانيين : ينتسبون إلى فاطمة الزهراء بنت الرسول صلى الله عليه وسلم،
ويذكرون أن أجدادهم من قبائل عياض هاجروا إلى إقليم المغرب العربي في
القرن 11م، واستوطنوا بجبال قلعة بني حماد، وتفرعوا إلى عدة قبائل، ينظر،
بسام العسلي، محمد المقراني وثورة 1871 الجزائرية، ط1، دار النفائس :
الجزائر، (1990)م، ص 120.

3 تعني الألواح وغيرها من القطع الخشبية باللغة التركية.

4 صالح عباد، الجزائر خلال العهد التركي (1514 - 1830)، ط2، دار هومة
للطباعة والنشر والتوزيع : الجزائر، (2007)م، ص 122.

5- طنجة : تحيط بها مدن وقرى للبربر كثيرة، ومدینتها الكبرى فاس، ينظر،
لابن إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي الاصطخري، المسالك والممالك، تح،
محمد جابر عبد العالي الحني، مر، محمد شفيق غربال، وزارة الثقافة
والإرشاد : سوريا، 1961م، ص 34.

بالدرجة الأولى ويهتمون بسرعتها وخفتها وهذا لضمان تأدية مهمتها، ويمكننا إبراز أنواع هذه السفن عبر فترات التواجد العثماني في الجزائر.

أولا : إن الأسطول الجزائري من الفترة الأولى (1529)م كان يتكون من ثمانية عشر غليوناً، بالإضافة إلى عدد من السفن الأصغر حجماً.

وبصفة عامة في القرن 16م أشار صاحب كتاب الفزوات إلى وجود نوع الفرقاطات FREGATE وهي عبارة عن سفينة ضخمة وكبيرة ذات ثلاث صواري، وتسير بالمجاديف وتستعمل للمسافات الطويلة، وللحروب الشديدة تحمل عدداً كبيراً من المدافع والعتاد الحربي، والعشاريات والغليطات GALOITTE وهي سفينة مجدافية تستعمل للمسافات القصيرة على السواحل، بالإضافة إلى الجنان.

ثانياً : في القرن 17م أضيف إلى هذه السفن البركانتي BOGANTIN وهو يشبه القلعة المدفوعة بالمجاديف الذي تواصل استعماله في البحرية حتى نهاية القرن 18م، والبرتون الذي عرفته الجزائر بفضل المهاجرين الأندلسيين الذين طردوا في عهد الملك الأسباني فيليب الثالث 1609م.

1 - Moulay belhamissi, OPCIT, p63.

2- جون ب. وولف، الجزائر وأوروبا، تر. أبو القاسم سعد الله، الجزائر : م.و.ك، 1995، ص 180.

3- حنفي هلايلي، "المرجع السابق"، ص 265.

والإضافة إلى السفن المدمرة والمدفوعة بالشراع
بكالبحرية والتي تم تطويعها وأوردها سنة 1800م¹

ثالثا : في مجال السفن المدمرة عام 1800م كان الأرشيقات
القنصية الفرنسية هي : أبا انوما من السفن المستخدمة في
الأسطول الجزائري منذ سنة 1772م إلى سنة 1810م

هــ : في السفن المدمرة : GABARRI والشينيات
GATTE و GATTE والشينيات : DCAIRI والأمدية والفرقاطات
والغولومات والشالوات : CHLOUP والبولات : POLACRI

كما أن الشرف أحمد الزهاد أورد أنها أخرى من سفن
الأسطول الجزائري في مدخله وهي منتهية في : البرصنتي ويحمل
24مدفعا، والدخراة والدخراة، بالإضافة إلى الرواق الحفار من
غير مدافع تدعى بالمسحطات والبلاطرة التي تحمل 24مدفعا
والكرابيط والشطية وكذلك البلاطرة والسكونة والزنبطوط
وهي سفن حربية خفيفة وسريعة يستعملها لصوم البحر اليونانيون،
وقد غنمها منهم الجزائريون بالإضافة إلى الفيحوا وهي عبارة عن
سفن صغيرة الحجم من جنس بلاكروز².

1- المرجع نفسه، ص 266.

2- درياس لخضر، المدفعية الجزائرية في العهد العثماني، ط1، دار الحضارة
للطباعة والنشر والتوزيع : الجزائر، (2007م)، ص (223 - 229)

1 أحمد الشريف الزهار، مذكرات الحاج أحمد الشريف الزهار (نقيب
أشراف الجزائر)، تع، أحمد توفيق المدني، ط2، الشركة الوطنية للنشر
والتوزيع الجزائر، (1980م) ص- ص (25-33-154).

رابعاً : في سنة ١٨١٥ ، تم تجديد الأسطول الجزائري في

سنة ١٨١٥ ، عام ١٨١٥ ، وحملته ، والجدول الآتي يوضح ذلك :

المنحة	عدد السفن	المنحة	عدد السفن
١٨١٥	١٨١٥	١٨١٥	١٨١٥
١٨١٥	١٨١٥	١٨١٥	١٨١٥
١٨١٥	١٨١٥	١٨١٥	١٨١٥
١٨١٥	١٨١٥	١٨١٥	١٨١٥
١٨١٥	١٨١٥	١٨١٥	١٨١٥

هذا الجدول يوضح لنا أن عدد سفن الأسطول الجزائري في أوائل القرن ١٩م عرف نهضة من الانعاش لكن بعد مؤتمر فيينا سنة ١٨١٥م بدأ تراجع هذا العدد و نتيجة لحملة أكسموث الشهيرة سنة ١٨١٥م والتي دمرت السبب البحري للأسطول ثم أعيد تكوينه بعد ذلك بفترة حربية بلغت أقصى حد لها سنة ١٨٢٥م قبيل الحصار الذي فرضته فرنسا على الجزائر والذي دام ثلاث سنوات ، وهناك إحصائيات أخرى لقطع الأسطول الجزائري حينذاك من سفن ومدافع وعدد من الرجال في كل سفينة عبر سنوات مختلفة يمكننا إبرازها من خلال الجداول الآتية :

حدول يعود لسنة 1681م. حسب ما أورده المبعوث الفرنسي

هيت من تقارير حول القوات البحرية لمدينة الجزائر :

اسم السفينة	اسم القائد	عدد قطع المدافع	عدد الجنود
"الوردة"	غالي راييس اميرال	36	400
"تحصن الأبيض"	مصطفى راييس	34	380
"الجانوى"	غالي راييس	32	380
فرقاطة	/	22	250
"البسطانجى"	/	30	320
"السبكانيى"	رجب راييس	24	300
"الأسد الأحمر"	/	26	300
الجوهرة	/	34	340
القنوس	/	34	340
البولونى	يوسف راييس	30	320
سفينة جديدة	/	32	400
النجوم السبعة	/	30	320
الوردة الصغيرة	/	28	300
مدينة الجزائر	/	30	300
الحصان الذهبى	مصطفى راييس	34	380
الاسد الذهبى	غالي راييس	34	400

أما الجدول التالي فهو لسنة 1753م. :

اسم السفينة	عدد المدافع	عدد المتجنين	الجهة التابعة لها	اسم الرئيس
الفزالة	52		البابليك	موسى ريس
الأسد الأبيض	40		خواص	علي ريس
غراب	22		خزندار	حاج علي ريس
الشباك الأول	24	16	البابليك	الحاج مبارك
الشباك الخامس	16		باي تيطري	طبال اسماعيل
الشباك العاشر	12		ابراهيم خوجة	سليمان ريس
غليوطة واحدة من 12 صفوف من المقاعد	2	6	البابليك	
غليوطة واحدة من 8 صفوف من المقاعد		4	البابليك	
غليوطة واحدة من 11 صفا من المقاعد		4	البابليك	

وهذا جدول يعود إلى سنة 1805م

نوع السفينة	عددها	عدد مدافعها
الفرقاطة	2	10-12 مدفعا
كروقات	1	3-4 مدفعا
شباك ¹	6	18 مدفعا
غليوطة	2	6 مدفعا
غالية	1	3 مدافع
غليوطة	2	3 مدافع
شالوب (زورق)	144	1 مدفعا

هذا الجدول يوضح لنا تنوع السفن في الأسطول الجزائري بالرغم من أن عددها كان قليلا، أما بالنسبة للمدافع فتوضع في السفن على حسب الأهمية.

كما تجدر الإشارة بنا إلى مورد آخر ساهم في زيادة عدد قطع الأسطول وهي "الفنائم" بحيث أصبحت الترسانة الجزائرية سنة 1724م تتكون من السفن الآتية² :

1 شباك : سفينة عربية الأصل ذات ثلاث صواري.

2 حنيفي هلايلي، المرجع السابق، ص. (271 - 272).

الجدول الآتي يوضح مساهمة الفنائم في الأسطول والتي قدرت بـ 51% :

عدد السفن	عدد المدافع	مكان الصنع	عدد السفن	عدد المدافع	مكان الصنع
1	52	سفن مصنوعة في الجزائر	1	50	سفن
3	44			40	مصنوعة
1	38			26	في إيطاليا
2	32			10	
4	14			14	
1	26	سفن مصنوعة في هولندا	1	26	سفن
1	22			16	مصنوعة
1	14			14	في إسبانيا
1	12			10	
1	16			10	
1	22	سفن مصنوعة في إنجلترا	1	10	سفن مصنوعة في البرتغال

وحتى الإتاوات العينية التي تدفعها البلدان الأوروبية مقابل السلم شكلت موردا آخر للأسطول فكانت هولندا تدفع سنويا 10.000 ليرة مع الألواح والأخشاب والبارود والقنابل والمدافع والحبال وكانت الدانمارك والسويد تقدمان الخشب أما إنجلترا فكانت تدفع مواد صغيرة متعلقة بالسفن وتجهيزاتها وفرنسا كانت تدفع الحبال والبارود¹. أما الدول الأوروبية الأخرى فكانت تقدم المدافع والبارود والذخيرة والحديد الصلب وهذه الإتاوات كانت تتماشى مع فترات السلم والحرب².

¹ Venture de paradis, Alger aux VIII eme Siècle, tom2, Editions Bouslama : Tunis, p(40-44).

² كورين شوفالييه، المرجع السابق، ص. (51-52).

ومما سبق ذكره نستنتج ان الاسطول الجزائري كان متنوع
من حيث الاشكال والنوعية للمعدات التي تعكس مستوى تقني
عال، وخبرة لا توجد في الحياة المتوسطة في تلك الحقبة من الزمن،
وهذا نابع من النظام الصارم، والتجهيز الدقيق للذات مكنها من
تبوء ه المكانة المرموقة في الحوض الغربي للبحر المتوسط وهذا ما
سنتطرق إليه في المبحث الموالي.

3- 2 : نظام التجهيز وكيفية العمل

تولدت فكرة تنظيم وتجهيز السفن، للضرورة الملحة اتجاه
الاعتداءات الاسبانية على السواحل المغربية لذلك وجب إخضاعها
إلى تنظيم دقيق ومحكم، وتجهيزها للقيام بعملها في البحر فكان
لا بد أن تتسم مثل هذه الاستعدادات بالحيطة والحذر ولا سيما أن
العدو أثبت جدارته وقدراته في البحر.

أولا : في مجال التنظيم : كان لابد لقادة السفن الحربية
الاعتناء بسفنهم، لأنهم يعتبرونها الآلات الحقيقية للعمل فيقومون
بتفقدتها من حيث النظافة والنظام والترتيب فكانت هذه السفن
كلها صغيرة السعة تعتمد على السرعة والخفة، وانضباط المجدفين
القاسي، فكانوا يربطون في أماكنهم ولا يتحركون أثناء عملية
التجديف وهذه المقولة توضح ذلك : «...كانوا لا يسمحون لأي شخص
ولو كان الباشا نفسه أن يغير مكانه أو أن يتحرك من المكان الذي
يكونون فيه...» وهذا يدل على الصرامة والدقة في هذه العملية وهو

ما يبين الأهمية البالغة لها، لأن أي خطأ قد يكلف قائد السفينة الكثير أثناء المعارك، وأثناء القتال فإن عملية الهجوم تأتي أولاً ثم يليها الالتحام بالأسلحة الأنصر وهذا هو النظام المعمول به، وبعد العودة يتم فحص السفن بعناية خاصة، وتشهد السيوف ثم يتم تلحيمها من جديد وكانت عملية القرصنة لا تدوم أكثر من ٥٠ يوماً، ونادراً ما كانت تصل إلى هذه المدة، كما أنهم كانوا لا يخرجون في فصل الشتاء للعمليات البحرية إلا نادراً فيضطرون إلى استغلال هذه الفترة في إصلاح السفن وتفقدتها. حيث كانت السفن تجرد من جميع تجهيزاتها ومعداتها في الميناء وحتى ثقل الموازنة الذي يتكون من الأحجار والرمال تنزع من طهر كل سفينة وتوضع في المخزن التابع لها. ولا يسمح لأي سفينة أخرى باستعماله ولا يبقى على ظهرها سوى السارية والخشبة التي تشد إلى السارية لتثبيت الأشرعة أما السفينة فإنها ترسو بالرأس والمؤخرة، كما أن السفن الصغيرة تشد حبالها قريبة من السفن الحربية الكبيرة والمخازن الحديثة البناء. وهذا الميناء كان يحرسه باستمرار سفينتان كبيرتان تسييران بالمجاديف، وعلى متن كل واحدة منها 2٠ بحاراً مهمتهما منع العبيد من الفرار بالسفن ومنع قوارب الصيد من الدخول إلى المرفأ.²

١ كورين شوفالييه، المرجع السابق، ص 52.

2 جيمس ليندر كاثكارات، مذكرات أسير الداي كاثكارات (قنصل أمريكي في المغرب)، تر، إسماعيل العربي، (د، ط)، الجزائر: د.م.ج،

١٩٨٢م، ص 77.

لقد أجمع المؤرخون الأوروبيون والأمريكيون على أن
 ..مهمة تحرير بلاد كانت منظمة أحسن تنظيم، ريادة طارئة ..
 ..مهمة. ومن بين المؤرخين الذين أشادوا بذلك المؤرخ الفرنسي
 ..مؤرخ مؤرخ. لقد أحدث جراه الرياس الحرائري ..
 ..مؤرخ. وهكذا حجزوا على عبات المحيط الأطلسي.
 ونسهر الأساسية المسلحة تسليحا ثقيلًا والمحملة بالذهب والفضة
 ونسهر الصحرة. وهي راجعة من أمريكا اللاتينية شمسًا عاديًا
 ..مؤرخ مؤرخ سكان شواطئ خليج غسكونيا، وسواحل المشرق
 ..مؤرخ. التحير ويستتبع من هذا القول أن المؤرخ الفرنسي يعرف
 ..مؤرخ. البحارة الحرائريين على الزحف لأقصى شمال أوروبا وأنشاء
 ..مؤرخ. البحري للأسطول الجزائري رغم الإمكانيات العسكرية
 للأساطيل الأوروبية وهذا تابع من قوة التنظيم المحكم الذي خضعت
 له هذه السفر مما مكنها من السيطرة على الحوض المتوسطي
 والمحيط الأطلسي. وكذلك نجد المؤرخ الفرنسي تشاري
 عازوا يشيد بذلك فيقول: إن القرصنة الإسلامية المنظمة في البدء
 كانت كدفاع مشروع للرد على الفرسان النصارى الذين ظلوا
 يتصرفون تصرفات الحروب الصليبية وقد تحولت في مملكة
 الحرائر إلى مؤسسة دائمة وريعتها يصب في ميزانية الدولة. ويرجع
 المؤرخ الفرنسي هذا التنظيم وعملية القرصنة للظروف التي فرضت
 على المنطقة.

أ. مولود فاسم دابت بلقاسم، شخصية الجزائر الدولية وهيبتها العالمية، ص 1810، ج 1، الحرائر: دار الأمة، 2007، ص (70-71)

ثانياً . أما في مجال التجهيز : فقد اتبعوا أسلوباً مشابهاً للأسلوب المتطبع لسالف الذكر حيث كان تجهيز السفن الصغيرة ينسب "لسفن" الأساسية في وهران لأن هذه الأخيرة تعتبر مكاناً تمركزاً لتجارة وهذه "سفن" كانت من النوع الذي له أشرطة بالإضافة إلى أخرى ذات تسليح حيث تبدأ عملية التجهيز عندما يصدر الداي أمرا لوكيل الحرج بتجهيز الأسطول بحيث يبدأ بفرض حظر على السفن التجارية التي في الميناء لكي لا تغادره ثم يحبس العبيد حتى الفسق وبعده يعين لكل سفينة خبير في معاينة الأشرطة وإصلاحها ويساعده في ذلك ثلاثة من البحارة أو أكثر أحياناً.

وبعد ذلك تفتح الأشرطة من طرف العبيد بعد أن كانوا قد وضعوا حاجيات السفينة من مؤن وذخيرة ثم يرفعون علم الداي وأعلام كبار شيوخ الطرق بالإضافة إلى أعلام الدول التي هي في حرب مع الجزائر وكذلك الدولة التي خرج الأسطول للبحث عن سفنها. وقبل ذلك فإنه كان يقام للبحارة احتفال ديني لرفع المعنويات ترافقه مآدبة مكونة من الكسكس ولحم الخروف مع دق الطبول وعزف المزامير.

1 حسن بن محمد الوزان الفاسي (ليون الأفريقي)، وصف إفريقيا، ج 1، ترن محمد حجي ومحمد الأخضر، ط2، بيروت: دار الغرب الإسلامي: (1983)م، ص30.

2 وكيل الحرج: هو مسؤول عن النشاط البحري وتقسيم غنائم البحر، ويمتد نشاطه في بعض الأحيان ليشمل الشؤون الخارجية، مما يعطيه صلاحيات وزير البحرية والخارجية، ينظر، نصر الدين سميدوني، موظفو الدولة الجزائرية في القرن 19، (د، ط)، وزارة الثقافة والسياحة، (1984)م، ص. (27-28).

3 جيمس ليندر كاشكارات، المصدر السابق، ص. (78-79).

وبعد كل هذه الاستعدادات النفسية والمادية يأتي دور القائد
رئيس السفينة فيقوم بتسجيل أسماء المتطوعين الذين سيبحرون معه
وتطلق المدافع عدة طلقات إيدانا على أن الأسطول مسعد الرحيل
ويطلب من كل بحار أن يلتحق بالسفينة مرود بسلاحه الذي هو
نفقته الخاصة المتمثل في البندقية والمسدس¹ ثم يأتي المراكب لقراءه
الفاتحة والدعاء للسفينة بتحقيق النجاح في عملياتها ضد العدو وبعد
هذا الدعاء يقوم العبيد بحل سلاسل الرسو ويسير قبطان الميناء²
ومساعديه في مقدمة السفينة لإرشادها حتى تخرج من الميناء وتدخل
عرض البحر وكانت عند مرورها بقبة أحد الأولياء الصالحين تطلق
عدة طلقات بالمدافع للتحية ثم تواصل سيرها. وكان هؤلاء الرياس
يجهلون فن الملاحة فهم يعرفون فقط أن الساحل الإسباني يقع في
الشمال والساحل الإفريقي يقع في الجنوب وكانت قمم الجبال هي
بوصلتهم التي تقودهم في السير وتساعدهم على بلوغ الهدف³.

وبعد خروج السفينة وابتعادها عن الميناء يقوم العبيد بجمع
السلاسل والحبال التابعة لها ووضعها في مخزنها انتظارا لعودتها⁴. لقد

1 أعمار عمورة، الجزائر بوابة التاريخ من قبل التاريخ إلى 1962، ج 1، دار المعرفة
الجزائر، (2006م)، ص. (56 - 57).

2 القبطان أو القبودان كما أطلقها عليه العثمانيون، وهي لفظ فارسي الأصل
معناها أمير البحر، وتطلق على قائد الأسطول يأتي في الرتبة الثانية بعد المصدر
الأعظم وأعلى مرتبة من الوزراء، ينظر، عبد اللطيف يوجلعة، الدولة
العثمانية، (د ن ط)، دار المعرفة : الجزائر، (2005م)، ص 121.

3 حمدان بن عثمان خوجة، المراة، تقوقع وتغ، محمد العربي الزبيري، ط2،
الشركة الوطنية للنشر والتوزيع الجزائر، (1982م)، ص 117

4 جيمس لندر كاثكارات، المصدر السابق، ص 79.

... من أجل السيطرة والسيطرة معقدتين للغاية لكن البحارة
... من أجل السيطرة على هذا النظام وحافظوا عليه لسنوات طويلة
و... من خلال السيطرة على البحر المتوسط

4/ ميادين القرصنة للأسطول الجزائري

سنبعث في هذا البحث عن ميادين عمل الأسطول
الجزائري، ولتذكر قبل أن نخوض في غمار هذه الميادين يجدر بنا
النظر إلى الرجال الذين قادوا هذا العمل الجبار فقد وصفهم
"المجروتي" (ابن الحسن سيدي علي بن المعظم أبي عبد الله سيدي
محمد الجزولي) في كتابه "النفحة المسكية في السفارة التركية"
بأنهم تميزوا بالشجاعة وقوة الجأش والبصيرة في البحر يقهرون
النصارى في بلادهم فهم أفضل من رياس القسطنطينية بكثير
وأعظم هينة وأكثر رعبا في قلوب العدو.¹

من خلال هذه الشهادة يتضح لنا قوة شخصية هذه الطائفة
التي حكمت الجزائر بقبضة من حديد وهذا راجع لمعرفتهم بكيفية
التأقلم مع هذه الظروف وتسييرها لصالحهم حتى أنهم ضاهوا رياس
القسطنطينية.

وبدأت نواة هذا الأسطول على يد الأخوين عروج وخير الدين،
لتتطور وتتفاعل مع الظروف، وتصبح القوة الضاربة للدولة الجزائرية
بصفة خاصة ولشمال إفريقيا بصفة عامة. حيث ورد في صفحات

1 مولاي بلحميسي، الجزائر من خلال الرحلات المفارسة في العهد العثماني،
ط2، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع : الجزائر، (1981م)، ص 57.

التاريخ ذكر لأسماء كثيرة لمعت في هذا المجال لاتسعا هذه الصفحات القليلة لسردها فنكتفي بأشهرهم.

خير الدين : قال فيه الأمير شكيب أرسلان أنه إذا كان "اندري دوريا" أمير الأساطيل المسيحية فإن خير الدين يعد أمير الأساطيل الإسلامية حيث ذاع صيته في البحر المتوسط اثر إنقاذه لمسلمي الأندلس فدخل في خدمة السلطان العثماني سليم الأول (1512-1520)م للحصول على الدعم وأطلق عليه اسم "بكلربك" واستدعى لقيادة الأسطول العثماني في القسطنطينية في أكتوبر 1532م وحقق عدة انتصارات هناك وكانت وفاته سنة 1541م.²

حسن آغا الطوشي : خلف خير الدين في منصب البيلربك، وعمل على قهر القراصنة الأوروبيين وتوطيد الأمن ووضع أسس الدولة كما حاول جمع أطراف البلاد حول السلطة المركزية حيث أخضع في عهده مدينة مستغانم واستولى على عاصمة الزاب وملحقاتها في الجنوب الشرقي فصار مثالا للبطولة والتضحية في سبيل الدفاع عن بلاد الإسلام في شمال إفريقيا وتوفي سنة 1544م.¹

1 شكيب أرسلان، تاريخ الدولة العثمانية، تح. حسن السماحي سويدان، ط1، دار ابن كثير: دمشق، (2001)م، ص 156.

2 وديع أبو زيدون، تاريخ الامبراطورية العثمانية من التأسيس الى السقوط، ط1، دار الأهلية : الأردن، (2003)م، ص 118.

3 عيسى الحسن، تاريخ العرب من بداية الحروب الصليبية الى نهاية الدولة العثمانية، ط1، دار الأهلية : الأردن، (2008)م، ص 522.

صالح راييس : طان أحمد أولئك الأعداء الذين صاحبوا غروج
وحير الدين في عملياتهم. انما بفائدة الحق في البحر وسياسته
الخارجية والداخلية فالأولى تمثلت في إبعاد الأسبان نهائيا عن
الأراضي الجزائرية ووضع حد فاصل لمشاغبات الدولة المغربية
السعدية وإعلان الجهاد. أما الثانية فتتمثلت في إدخال بقية أجزاء
الصحراء الجزائرية تحت حتم السلطنة المرصوبة بالحرائر
العاصمة. توفي بمرض الطاعون سنة 1556م.¹

مراد راييس : عرف باسم MORATO ARRAYS خدم تحت
سلطة أكبر الرياس "كقارة علي" و "علج علي" ثم أسر من طرف
القائد العسكري الحسني "دوق بترانوف" وتمكن من الفرار ودخل
إلى التاريخ بأسره لسفينة بابوية في المحيط الأطلسي (حزر الكناري)
جعلته عظيما في أعين الجزائريين فلقب بالصبير لأنه أول من دخل
إلى المحيط الأطلسي في القرن 16م.²

الراس حميدو بن علي : (1765-1815)م لقد وصفه لنا
"اسماعيل سرهنك باشا" في كتابه "حقائق الإخبار عن دول البحار"
بقوله : «لقد كان على جانب كبير من الجرأة والإقدام حتى أنه
كثير ما كانت العائلات الأسبانية تخوف أولادها بذكره ويرجع
أصله إلى أسرة جزائرية منحدره من أصل أندلسي بدأ عمله في هذا

1 أحمد توفيق المدني، حرب الثلاثمائة سنة بين الجزائر وإسبانيا (1492-1792).

2 (1792)، طان دار البصائر : الجزائر، (2007)م، ص 317.

2 أبو القاسم سعد الله، "رياس البحر"، مجلة الدراسات التاريخية، ع03، جامعة
الجزائر : الجزائر، (1987)م، ص 60.

المحال في الساحل الوهراني¹ فقال إعجاب الداي حسن بن حسين (1792-1798)م فأسند إليه رئاسة مركب ضخيم يعرف بالشبك ومن هنا زادت شهرته وقوته حتى قال فيه وليم شيلر - shaler القنصل الأمريكي بالجزائر (1818-1824)م "عن الرئيس حميدو : «كان من الوطنيين الجزائريين القلائل الذين تقلدوا هذا المنصب لذكائه الخارق وشجاعته الفائقة» وتوفي سنة 1815م. وأمثال هؤلاء كثيرون كـ "درغوث باشا" و"علج علي" و"سنان باشا" منقذ تونس وغيرهم. لقد كان هؤلاء الرياس في البداية من الأتراك الذين جاءوا مع "عروج" و"خيرالدين" ولكن الدائرة اتسعت لتشمل الأعلاج وبعض الأوروبيين الذين كانوا في الغالب من المتمردين على دولهم أو من المرتزقة.

أما ميادين عمل سفن القرصنة فلقد عملت في الحوض الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي فكانت مساراتها في هاتين الواجهتين على النحو الآتي :

أولا : البحر الأبيض المتوسط

سلكت سفن القرصنة الجزائرية في الحوض الغربي للمتوسط عند خروجها من الجزائر الاتجاه الشرقي المحاذي لشواطئ البلاد البربرية حتى أعالي جزر الأرخبيل ومملكة كاندي وعندها

1 عبد الرحمان محمد الجيلالي، تاريخ الجزائر العام، ج3، دار الثقافة : لبنان، (1980)م، ص 582.

2 البيردوفال، الرئيس حميدو، تر، محمد العربي الزبيري، (د. ط.)، المؤسسة الجزائرية للطباعة : الجزائر (1972)م، ص 27.

يسرنون في بحار صقلية وحبش وندوة به و... البحر و...
وصولة الى حنة والقوزة و... البحر و...
ومايوركا وميسروكا ومنه تعود الى البحر و...
العانة سفيتا نكر في اليد به كتاب يعود الى...
تدود هذه العملية اليوما وفي هذا نحو...
كثيرة يمكننا إحصائها عبر هذه السنوات الأنية

في عام 1611م تم حفر سفينة سندية على يد...
تواصلت الغنائم في سنوات متتالية من...
مراكب بحرية أوروبية حيث ذكر تفصيل...
1613-1621م استولى الجزائريون على...
1635م تمكن أحد رياس البحر الجزائري من...
الكبير وعليه حمولة من قمح وعشرة آلاف رطل...
وعشرون كيسا من حيوط الذهب و...
الغنائم أخذت إلى الجزائر.

وفيما بين سنة 1660م إلى سنة 1671م...
على مراكب كانت محملة بالأموال والأمنه...
الأوروبية حبال ذلك من صدهم أو منعهم...
1799م قام الجزائريون بتجهيز 1008 مركبا...
القراصنة الأوروبيين كرد فعل على الحملات...
السواحل المغاربية، فغنموا من هذه الحروب أربعة مراكب...
هرسيه

والأمراكيت سردينية و^{٥٨} نائولية و^{٥٩} يوسية محملة بالنمح وفي سنة 1813 استطاع الرابرس حميدو أن يجمع من الأمراكيت النواصة ^{٦٠} مركبت مشحون بالنمح والسلع المختلفة بالإضافة إلى سفينة حربية ^{٦١} مدفعا من البرتغال أطلق عليها اسم البرتغالية

نلاحظ أن كل هذه العمليات البحرية التي شهدتها البحر المتوسط كانت عمليات قرصنة بحتة من الحاسيس الحراري والأوروبي شاحذت طابع الأحد والرد من الحاسيس كمن سبرنها مصانع الاقتصادية أيضاً. كما أن الأسطول الحراري له يكثر مستأثر بممارسة القرصنة وحده ونكر شهرته حارب من تصوفه على لدول الأوروبية في هذا المجال

ثانيا : المحيط الأطلسي

للوصول إلى المحيط الأطلسي سلك الأسطول الجزائري طريق الذي يتجه إلى برشلونة وفلاس والبيكان وملاقة فكار هذ الطريق مخصص للاستطلاع وللوصول إلى مصابو أعالي قادش وطنجة وتقود بهذه العملية مابين ستة إلى ثمانية سمر وهذا راجع نوعية المنطقة. وتنقسم هذه السفن إلى قسمين قسم مهمته التحول على طول السواحل الأسبانية والبرتغالية فيبدأ من رأس سان فاسان إلى رأس فينستير. وقسم يُبحر في المياه العالية لمطاردة السفن التي

١ يحي بوعزيز، الموجز في تاريخ الجزائر القديمة والوسطى والحديثة، ج ٢، بيروت : دار النفائس، 1986، ص (185-189).

٢ عبد الرحمان الجيلالي، المرجع السابق، ص 584.

يصادفونها في هذا الوقت، وكانت هذه العمليات لا تخلوا من غزو السواحل التي يمرون بها كفليسيا لأخذ الناس كارقاء.

ومن الفنائم التي حصلوا عليها في هذا المحيط يمكننا ذكرها عبر سنوات مختلفة.

ففي سنة 1613م استولى "سليمان رايس" على جزيرة سانت ماري وغنم منها مغانم معتبرة تمثلت في أسر 20 اشخصا كما استولى على جزيرة قريبة من جزر الكناري تدعى برتوا فغنم منها 700 شخص وفي هذه الأثناء استطاع الجزائريون الوصول إلى إسبانيا شمال أوروبا وإلى جزر بستيما، وما بين (1650-1654)م وصلوا إلى بليمون في بريطانيا كما تمكن بعض الرياس من الوصول حتى إلى الأراضي الأمريكية فاستطاعوا أن يفتكوا منها مركب انجليزي في تيكسيل level، في سنة 1799 خرج الأسطول الجزائري مرة أخرى إلى المحيط لاعتراض السفن البرتغالية حيث صادف المراكب النمساوية فاستولى عليها. كما أن الرياس "ابن طاباق" التقى بسفينتين برتغاليتين هما : بلاندره وسكونه فاستولى على الأولى ولاحق الثانية فأغرقها في سواحل برشلونة وكانت تحوي 300 رجلا فأسرههم وتواصلت هذه العمليات إلى سنة 1802م عندما تمكن "الرياس حميدو" من الاستيلاء على البجع le cygne قرب رأس الأسطول الجزائري إلى أن أغرقها الانجليزي اللورد اكسموث سنة

1816م¹ ونلاحظ أن معظم العمليات التي حدثت في المحيط الأطلسي كانت استكشافية أكثر من أنها عمليات قرصنة وحتى الغنائم كانت قليلة مقارنة بعمليات الحوض المتوسط وهذا راجع لقلة خبرة البحارة في هذا المحيط.

بعد هذه جولاتها في الحوض الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي تعود سفن القرصنة إلى الميناء رافعة علمها وعلم الدولة التي أسرتها ومطلقة ثلاث طلقات من مدفعها، يخرج قبطان الميناء ومساعدوه وعددا من العبيد في زورق لاستقبال هذه السفن العائدة لإرشادها إلى المرفأ وعقب وصول سفن القرصنة تسود المظاهرات المملوءة بالفرح والسرور وترافقها زغاريد النساء المتحجبات من فوق السطوح.

ومتى عادت هذه السفن بدون غنائم لا تقام لها هذه الاحتفالات² وبعد أن ترسوا تأتي القوراب لأخذ العبيد ثم يضعونهم في سراديب مظلمة وما هي إلا ساعات حتى يدخل عليهم عدد من كبار الدولة ومعهم وكيل الحرج "أفندي الصغير" فيقوم هذا الأخير مع معاونيه باستجوابهم وتسجيلهم بواسطة مترجمين وكتابة أسمائهم مع الكنية والجنسية والمهنة وغيرها من البيانات.

1 يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص. (190 - 193).

2 جيمس ليندر كاثكارات، المصدر السابق، ص 80.

3 وكيل الحرج أفندي الصغير : مكلف بالسجلات الخاصة بغنائم البحر، وأمور الديوانة (الجمارك)، ويلقب أحيانا بقبو دان بالي لكونه المشرف على البحرية، ينظر، ناصر الدين سعيدونين موظفو الدولة الجزائرية في القرن 19، المرجع السابق، ص 33.

من خلال ما تناولناه في هذا الفصل نخلص إلى عدة استنتاجات منها :

- ✓ تنوعت وتعددت قطع الأسطول الجزائري فمنها ما هو محلي (داخلي) ومنها ما هو خارجي سواء كانت من الهبات أو الهدايا المقدمة من طرف الدولة العثمانية أو البلدان الأوروبية.
- ✓ عرفت هذه السفن تطورا نوعيا بحسب السنوات فحدثت صناعتها مميزة إلى درجة أنها كانت تسبب مشغلة لأساطيل الأعداء كما يعود الفضل في ازدهار هذه السفن إلى مساهمة كل من الأندلسيين والأوروبيين من الأسرى والأعلاج وكذلك السكان الأصليين (الجزائريين).
- ✓ كانت سفن القراصنة تخضع لنظام صارم ودقيق من حيث التنظيم في الميناء إلى عملية ترتيب الرياس والضباط في أماكنهم وكذلك الأمر بالنسبة للتجهيز الذي غلب عليه الإحكام.
- ✓ هذا التنظيم والتجهيز الذي خضعت له السفن مكنها من القيام بعملها بشكل ناجح في البحار والمحيطات وخاصة في البحر المتوسط والمحيط الأطلسي وهذا ما مكنها من الوصول إلى أعالي الجزر وأقصى نقطة في هذه البحار، كما أن عائدات القرصنة كان لها دور مهم في تسيير الحياة العامة في الدولة الجزائرية وهذا ما سنتناوله فيما سيأتي لاحقا.

5/ دور النشاط البحري وانعكاساته على مختلف قطاعات الدولة :
ساهم النشاط البحري للأسطول الجزائري خلال هذه الفترة في مختلف الجوانب العامة للدولة سواء كانت سياسية أو اقتصادية

أو اجتماعية وثقافية وتعدى ذلك إلى العلاقات الخارجية ، وقد تجلّى ذلك من خلال قوة وضعف الأسطول الجزائري أثناء التطورات التي طرأت عليه بدءاً من عهد رياس البحر وصولاً إلى فرض سيادته على البحر المتوسط لمدة قرن ونصف من الزمن على الأقل قبل أن يبدأ في التراجع أمام الأساطيل الأوروبية الناشئة.

وقبل الحديث عن الدور الذي لعبته عمليات النشاط البحري للأسطول في تسيير شؤون الدولة الجزائرية نتطرق في البداية إلى دوره في المرحلة الأولى أي خلال بداية تشكل الدولة الجزائرية في ظل الحكم التركي.

أولاً : كان دوره بالدرجة الأولى في هذه المرحلة هو إنقاذ مسلمي الأندلس بحيث سارع خير الدين على رأس عمارة¹ بلغ عدد سفنها 32 سفينة باتجاه السواحل الإسبانية التي التجأ إليها المسلمون فحمل منها عدد كبير من المسلمين المستضعفين والفارين بدينهم وكرامتهم من بطش وقسوة النصاري كما أنه كان يترك أكبر عدد من بحارته ليضع مكانهم عدد من اللاجئين فيوصلهم ثم يعود إليهم² وقد أكد كثير من المؤرخين أمثال "شارل أندري جوليان" وصاحب كتاب غزوات عروج وخير الدين عن أخلاق وأعمال خير الدين البطولية مما يؤكد صحة أفعاله.

1 نقصد بالعمارة السفينة فقد كان يطلق على تجهيز السفن (عمارة السفن).

2 أحمد توفيق المدني، المرجع السابق، ص 208.

وتمكن الصالح رايس في هذا الصدد سنة 1524م من إنقاذ ٨١ مسلم أندلسي من نواحي بلنسية وكذلك الفارة التي شنها "حسن فنريانو" و"مراد رايس" ضد سواحل أليكانت الأسبانية فقد وتمكن من حلّالها على حمل حوالي (٨٨) مسلم أندلسي والعودة بهم إلى الجزائر وهذا العدد كبير جدا إذا ما قورن بالإمكانات التي توفرت عليها البحرية الجزائرية في تلك الفترة ولكن من جهة أخرى لا يمكننا نفيه لثدرة المادة المعرفية حول هذه الإحصائيات.

ثانيا : يأتي في الدرجة الثانية من حيث الأهمية تحرير "سواحل المغربية من التواجد الأسباني حيث بدأت عملية التطهير بتحرير بجاية سنة 1555م وطرد الحاميات الأسبانية منها ثم مستغانم سنة 155٨م على يد حسن بن خير الدين كما خاضوا معارك للحصول على المرسى الكبير سنة 1563م والتي حسمت نتيجتها في الأخير لمسلمين ثم يقتصر دور الأسطول الجزائري في هذه المرحلة على هاتين القطعتين بل تعدى ذلك إلى جوانب أخرى كالسياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية التي جاءت بعد الأمن والاستقرار الذي شهدته السواحل المغاربية وتشكيل الأيالة الجزائرية.

١ عمار بوحوش، التاريخ السياسي للجزائر من البداية ونهاية 1962، ط1، دار الغرب الإسلامي : بيروت (1997)م، ص 7٥.

٢ بسام العسلي، الجزائر والحملات الصليبية، ط3، دار النفائس : بيروت، (1986)م، ص. (80 - 96).

5- 1 دور النشاط البحري في المجال السياسي : يمكننا

تقسيمه إلى قسمين هما :

القسم الأول . يكمن في نوعية الرجال الذين يحكمون بحيث لعبت الأرباح المتحصل عليها من خلال القرصنة دورا كبيرا في ازدياد نفوذ الرياس على حساب الأوجاق في الفترة الممتدة من سنة (1518-1671)م فأصبح البايبربايات يُعينون من طرف رياس البحر المشهورين إلى غاية معركة ليبانت سنة 1571م أين منى الأسطول العثماني بالهزيمة أما الأساطيل الأوروبية فأصبح تعيين الباشا يتم عن طريق الباب العالي.

أما القسم الثاني : فتتمثل في صد الأعداء وبقي هذا الدور متواصلا إلى غاية نهاية التواجد العثماني في الجزائر وفي هذا المجال قام الأسطول الجزائري بأعمال جبارة ومشرفة ومن أمثلة ذلك :

✓ صده لحملة شارل الخامس سنة 1541م بعد نجاح حملته الأولى على تونس وتقريره التفرغ لمدينة الجزائر إلا أنه هُزم هزيمة نكراء أمام الأسطول الجزائري والذي ساعده في ذلك الظروف الطبيعية وصمود سكان مدينة الجزائر.

✓ كما صد حملة الدانمارك سنة 1770م في عهد الداوي محمد عثمان باشا وحملة الضابط أوريلي سنة 1775م التي أعد لها الملك

1 ناصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية، المرجع السابق، ص 200.

2 يحي بوعزيز، المراسلات الجزائرية الأسبانية في أرشيف التاريخ الوطني لمدريد (1780-1798)، الجزائر : دم.ج. (1993م، ص. (21-24).

الاسباني كارلوس الثالث وأسندت قيادتها إلى الضابط
الابرندي الأصل الكونت أور بلي la conte oreilly إلا أنها مُنيت
بالمشاكل وحانت بعدها حملة أنطونيو الأول والثانية سنتي 1783م
و1784م اللتان أوضعتا لهما صعوبة الحصول على الجزائر.

بالإضافة إلى المحافظة على الاستقرار والأمن وحماية السواحل
المغربية من الغزوات الغربية على حسب قول "مولاي بلحميسي" في
خطابه تاريخ البحرية عن تقرير كتبه "لانفروود ونشي" في تلك الفترة
مفاده أن مدينة الجزائر وأسطولها لو دمر ف سوف يؤدي ذلك حتما إلى
تدمير القوة العثمانية في السواحل المغربية ومصر وبذلك يسهل على
المسيحيين الاستيلاء على هذه المناطق وتصبح خالصة لهم وبذلك
يحصر المشرق مساندة الجزائر وكذلك استتصال العثمانيين في
طرابلس وجربة ومنستير وعناية وبنزرت وغيرهم.

كذلك من مهامه في هذا المجال هو وقوفه إلى جانب الأساطيل
العثمانية في حروبها ضد الدول الأوروبية من جهة أو عندما تكون
الإمبراطورية العثمانية مهددة من جهة أخرى ومن أهم هذه المعارك نجد
: معركة ليبانت Lepante في اليونان سنة 1571م التي صمد فيها
الأسطول الجزائري رغم تحطم الأسطول العثماني. وفي الحرب العثمانية
الروسية سنة 1787م وكذلك وقوفه جنبا إلى جنب من أجل طرد نابليون

1 محمد العربي ولد خليفة. الجزائر والعالم (ملاحق قرن وأصداء ألفيه)،
(د. ط)، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية : الجزائر، (2001)م، ص 61.
2 نفسه، ص 62.

بومبارت من مصر. وكانت آخر معارك هذا التلاحم هي معركة
نافريس في 20 أكتوبر 1827م ضد الحلف الروسي الانجليزي والفرنسي
والتي رسمت نهاية دور الأسطول الجزائري

2-5 دور النشاط البحري في المجال الاقتصادي : لقد كان
النشاط الاقتصادي للسكان هو الذي يقوم عليها بحيث غدت مغانم
القرصنة وكل ما يتصل بها من أسرى وإتاوات توفر مصدر هاماً
لكسب الرزق كما توفر مناصب شغل لغالبية سكان المدن الساحلية.¹
ومن خلال هذا يتضح لنا تراجع الدافع الروحي للجهاد البحري والذي
طبعت عليه الصفة السياسية والاقتصادية التي يُسيرها الربح
والخسارة. كما أدت هذه الحياة الاقتصادية إلى رفاهية سكان المدن
وريادة الغنائم وتجمع الثروات بين أيديهم مثل ما فعل "علي بتشين"
بحيث ذكرت إحدى الوثائق أن ثروته قدرت بـ (600) أسيراً.

ورافق هذا الوضع ازدياد في المبادلات التجارية الداخلية بين
المدن الجزائرية بحيث ارتفعت نسبة الرسوم من 18 إلى 11% على الغنائم
المحلية التي كان يتحصل عليها كل رايس ويقوم ببيعها في الداخل
لكن ذلك تغير سنة 1780م عندما منعت القرصنة الخاصة من طرف
الدولة فال جميع المحصول من حروب القرصنة البحرية إلى خزينة

1 عمار عمورة، المرجع السابق، ص 268.

2 ناصر الدين سعيدوني والشيخ المهدي بوعبدلي، الجزائر في التاريخ (العهد
العثماني)، (د، ط)، المؤسسة الوطنية للكتاب : الجزائر، (1984) من ص 44.

3 ناصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية، المرجع السابق، ص 201.

التي تساهم إلى ذلك دورها في حماية التجارة الوطنية وهو الذي
 يبرز من خلال حماية السفن التجارية الجزائرية واعتماد البحرية
 على موانئها وذلك بفضل سيطرتها على البحار والمضائق التي
 هي مفتاح طرق التجارة على السواحل الجزائرية لضمان أمنها

3.5 دور النشاط البحري في المجال الاجتماعي : يلعب دور

حلال دوره بصفة أساسية في المدن حيث قدر عددهم في بعض الممرات
 بربع سكان مدينة الجزائر مما ساهم في جلب عناصر جديدة
 للمدينة استغنية اقتصادية من أصبحت له مكانة في دول الـ
 المجتمع كالعناصر اليهودي أو في النشاطات الاجتماعية والاقتصادية
 كالصيد الصيدسي والأعمال وبسبب هذه العناصر الواحدة حدث
 خلل في تفتت المجتمع ونقسامها بين المدن والريف بحيث عاش
 سكان المدن في رفاهية بخلاف الريفيين الذين عانوا من الفقر
 والمخافة والحفاف

4-5 دور النشاط البحري في المجال الثقافي : يحصل موارد

ثقافية شيد في الجزائر عدد كبير من المساجد والروايا والمدارس
 كما يبرز فيها التأثير العمراني والهندسي لآسيا الصغرى المتمثل في
 القباب الصغرى المثمنة الأضلاع التي تغطي المصليات وتحيط بها على

1 أندري بريشان وأخرون، الجزائر بين الماضي والحاضر، تر. اسطيفولي راس
 ومنصف عاشور، (د، ط)، ديوان المطبوعات الجامعية : الجزائر (1984م)، ص 40

2 ناصر سعيدوني، المرجع السابق، ص 201

3 غمار بوحوش، التاريخ السياسي للجزائر، ط1، بيروت : دار الفنون
 الإسلامية، 1997، ص 77

الجهات الأربعة أروقه سقوفها على شغل قباب صغيرة. وهذه الحركة العمرانية مكان يقوم بها بعض الأغنياء الذين مكنت لهم عوائد من القرصنة بحيث أن الدولة لم تول اهتماما بهذا الجانب.

من خلال هذا المبحث نستنتج أن النشاط البحري للأسطول الجزائري أثر على جميع المبادئ في الدولة الجزائرية بحيث عرفت هذه الفترة الزمنية (1830-1918)م نوعين من الأنشطة البحرية فقد كانت هناك الأنشطة الخاصة، التي تبناها رجال لهم نفوذ كبير في الدولة والتي عادت بالنفع بشكل مباشر على المجتمع وتحلى ذلك في ازدهار العمران وأخرى عامة أشرفت عليها الدولة وساهمت بدورها في تخفيف الضرائب المفروضة على السكان بسبب العائدات الوفيرة.

5-5 دور النشاط البحري للأسطول وانعكاساته على

العلاقات الجزائرية مع الدول المتوسطية : استطاع خير الدين باشا في نهاية الثلث الأول من القرن 16م أن يضع النواة الأولى للأسطول الجزائري والذي استطاع أن يُسيطر على البحر المتوسط مدة ثلاثة قرون ونصف من الزمن مؤسساً للجزائر علاقات مع محيطها الخارجي فاتسمت في غالبيتها بالود وروابط الصداقة خلال مرحلة القوة وبالخوف والتوتر أيام الضعف، حيث عرف الأسطول الجزائري أواخر العهد العثماني مرحلة جديدة كانت من أهم مظاهرها تغير موازين القوى بين الدول الأوربية والجزائر نتيجة ضعفه وتفككه

1 شارل أندري جوليان، تاريخ إفريقيا الشمالية، ج2، تع : محمد مزالي وبشير بن سلامة، ط2، الدار التونسية للنشر والتوزيع : تونس، (1978)م، ص. (355 - 356).

ومما زاد الطين بلة ظهور الولايات المتحدة الأمريكية على مسرح الأحداث في البحر المتوسط فكانت بتهديدها المتواصل لحركة الأسطول الجزائري آخر مسمار دق في نعش هذا الأسطول، لقد كان من مظاهر قوة الجزائر العثمانية هو الأسطول نفسه، بحيث عرف تطورا مستمرا وحضورا قويا في البحر استطاعت الجزائر بفضلها عقد آلاف المعاهدات والاتفاقيات

ومن أمثلة هذه المعاهدات نجد :

- ✓ معاهدة 7 جويلية 1640م الموقعة بين فرنسا والداي والتي كان من أهم بنودها : تسليم الباستيون والمؤسسات الفرنسية الأخرى في الشرق الجزائري إلى دوكونكيل وإمكانية إقامة كنيسة في الجزائر من طرف القنصل الفرنسي مع تبادل الأسرى بين الطرفين لكنها رفضت من طرف الجانب الفرنسي فرافقتها معاهدة أخرى¹ ترضي الطرفين².
- ✓ معاهدة مع الدانمارك سنة 1771م وكان من أهم بنودها أن تدفع الدانمارك ثمن الصلح الذي قدر بـ 2 ملايين ونصف مليون دولار³.
- ✓ معاهدة بين إسبانيا في 26 أوت 1786م وأهم ما نصت عليه هو : حرية التجارة الجزائرية في موانئ أليكانت ومالقا وبرشلونة مع

1 هذه المعاهدة الأخرى تأخر دوكونكيل في دفع المستحقات فقام الباشا إبراهيم بإضرام النار في كل ما هو موجود في حوض الباستيون.

2 صالح عباد، المرجع السابق، ص. (123-127). أما فيما يخص نص هذه المعاهدة ينظر للملحق رقم 1 ص 49.

3 أحمد الشريف الزهار، المرجع السابق، ص 25.

دفع الأسبان ثمن الصلح والمقدر بـ 20 مليون فرنك بالإضافة إلى إيقاف عملية القرصنة بين الطرفين، كما دفع الأسبان أموالاً طائلة للحصول على الصلح والسلم مع الجزائر وهذه الأموال مكنت الجزائر من إدخال بعض مظاهر التمدن إلى مدينتها كإنشاء بعض الحدائق وتشبيد دُور جميلة زُينت بالرخام الذي جيء به من جنوة وليفورنا كما استعملوا الزليج¹.

✓ معاهدة بين أمريكا سنة 1795م التي وقعها "جوزيف دونالد صوة" مع داي الجزائر وأهم ما نصت عليه هو : أن تتعهد الولايات المتحدة الأمريكية بدفع مبلغ قدره 725000 دولار مقابل افتداء الأسرى الأمريكيين في المقابل يقوم الداي بمساعدتهم للوصول إلى معاهدات صلح مع كل من إيالة طرابلس وإيالة تونس، وقد تميزت العلاقات الأمريكية الجزائرية في غالبيتها باستعمال لغة المدفع للحصول على معاهدة جيدة وبذلك فتحت المجال للدول الأوروبية والتسابق في الحصول على نفس الامتياز.

✓ معاهدة مع السويد سنة 1814م والتي جاءت نتيجة تأخر السويد عن دفع الجزية السنوية إلى الجزائر مما جعل سفنها تتعرض للإغارة من طرف السفن الجزائرية² وهذا ما جعلها تسارع لعقد معاهدة سلام جديدة مع الجزائر مع دفع المستحقات.

1 صالح عباد، المرجع السابق، ص 169.

2 وليام شالر، مذكرات وليام شالر (قنصل أمريكا في الجزائر 1816-1824)، تعريب وتعليق وتقديم، إسماعيل العربي، (د، ط)، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع : الجزائر، (1982م)، ص 144.

وفي هترات السلم تبادلت الجزائر الرسائل والقناصل مع تلك الدول، فعلى سبيل المثال تبادلت رسائل مع "جورج كلافرت"، "لورد بليتمود" وبين "جون شامبرلين" والسير ويليم جونسون" والقنصل "جيمس فريزال" وتضمنت هذه الرسائل شكاوى من مطاردات السفن الجزائرية للسفن التي تخرق دولها المعاهدات المبرمة مع الجزائر.

غير أن الجزائر بدأت تفقد سيطررتها شيئا فشيئا على الشريط البحري وتدخل في عصر الضعف والانكماش منذ أواخر القرن 17م إلى أن تلاشت في الربع الأول من القرن 19م رغم ما عرفته في السنوات الأخيرة منذ القرن 18م وللسنوات الخمسة عشرة الأولى من القرن 19م، وهذا ليس لأن الأسطول الجزائري تقدم بل نتيجة انشغال الدول الأوروبية بأحداث الثورة الفرنسية وحروب نابليون وظهور بعض البحارة الأقوياء كالرايس حميدو. وجاء الضعف والانحطاط نتيجة عدة ظروف منها الداخلية والخارجية.

أ) الداخلية : اجتمعت عدة ظروف نذكر منها :

✓ ضعف الإدارة المركزية بسبب استسلامها لليهود، بحيث وُضعت أهم الموارد الاقتصادية للبلاد في يدهم كأمثال اليهوديين "بكري

1 ينظر للملحق رقم 9، ص 58.

2 God fery fusher, legende barbaresque guerre commerce et piraderie en afrique du Nord de 1415 a 1830 Traduit et annote, Fanda Hellal, office des plications Universtaires : Alger, 2000.p(432-433).

3 يحي بوعزيز، المراسلات الجزائرية الاسبانية، المرجع السابق، ص. (84-114).

وبوشناق¹ من حبوب وفلين وخشب وصوف وزيت وغيرها من المواد الأخرى مما جعلهم يرفعون ثمن بعض المواد كالخشب، فأنجر عن ذلك سخط القبائل التي كانت تباع لهم الأخشاب ومنعتهم من حملها فظلت هذه الأخشاب مكدسة وهذا ما أحدث فجوة في صناعة السفن الجزائرية². لم يستطيع الأتراك العثمانيين تطوير البحرية رغم أهميتها بالنسبة لهم بسبب العدد القليل من أهالي الأيالة الذين تدربوا على القيادة ومن الطبيعي أمام هذا الوضع أن لا يجد رأس المال الخاص لاستثماره في الحملات البحرية³.

✓ الانهيار السياسي الذي عرفته الأيالة الجزائرية بصفة خاصة وباقي الأقطار العربية بصفة عامة والذي جاء نتيجة سوء الحالة الأمنية والفتن والفوضى⁴ مما جعل الأنظار تتجه من الاهتمام بشؤون البحر إلى معالجة الأمور الداخلية واثّر هذا التدهور في نوعية الرجال الذين يحسنون قيادة السفن فلم يبق إلا عددا قليل من الأعلام القادرين على قيادة السفن تاركين بذلك المجال البحري لخدمة الجندية التي تدر عليهم ربحا أكثر من البحرية ففي سنة 1769 لم يتجاوز عدد البحارة 5300 بحارا⁵ وهذا يدل على

1 اليهوديان بوشناق وبكري هما من أصل ليفروني بايطاليا استقرا بالجزائر خلال القرن 18م، فأسرة بوشناق هي الأولى استقرت بالجزائر في حدود عام 1723م ثم لحقت أسرة بكري، ينظر، حنيفي هلايلي، المرجع السابق، ص 44.

2 عمار هلال، أبحاث ودراسات في تاريخ الجزائر المعاصر (1830-1862)،

الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية: الجزائر، (1950)م، ص 29.

3 مبارك الميلي، المرجع السابق، ص 321.

4 جون ب وولف، المرجع السابق، ص 19.

5 ناصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية، المرجع السابق، ص 200.

تراجع مكانة بحرية على مستوى سياسي واقتصادي، وهذا
الاعتماد انكسري على القوة البحرية أحدث خلل في النظام عدا
تراحمها فوجد فرع عسكري في الجزائر حيث أن فرنسا
عند ذلك في الجزائر لم تجد مقاومة رسمية بالمعنى المتعارف
عليه والتي كان من المفروض هي محاولة لدفع عن الأيالة.

✓ صف في ذلك لأصغر التي لحقت بالأسس الحرائرية من جراء
تعارات فاحشة للأساطيل الأوربية في الفترة الممتدة من (1834-
1844) المدهمة نهجت منح عنها حسان بشرية وعمرانية باهظة
وتغر من أنه ساء هذا تدهور في بصرنا هو تحول النشاط
بحري من هذا إلى سبي سبي جاء لدفع عن الإسلام وحماية
أرضيه من الغزو في عرض اقتصادية بحثة جاءت طلبا للفنى
ونكسب ونرجع وقد ما غير عه المثل الشعبي الشائع في تلك
فترة بين نادرة بـريضة بكريضة يفاع البحر) وهذا المثل
يوضح لنا أن القوة كانت بالنسبة إليهم أنه من أي شئ آخر
وتوكلت عليه ذلك حينها

(ب) الخارجية : تذكرتها :

✓ تمكن تقدم نصاعي ونهضة الفنية للأساطيل الأوربية من
تحدي قوة حرائرية وتوقف في وجهها منذ أواسط القرن 17م

ونلمس ذلك في تمكن فرنسا من الاستيلاء على 10871 غنيمة بحرية بمياه المتوسط ما بين (1793-1815)م.¹

✓ إجهاد الأسطول الجزائري بسبب حروب الدولة العثمانية ففي معركة مالطا فقد الأسطول الجزائري نصف وحداته كما خسر أسماء لامعة من القادة الجزائريين مثل "علي بتشين".²

✓ أدت كثرة التدخلات الأجنبية بعد مؤتمر فيينا سنة 1815م إلى إحداث خلل سياسي في البيت الجزائري بحيث عرفت العلاقات الجزائرية الأوربية منعرجا خطيرا فعلى إثر ذلك تمكنت دبلوماسية المدفع الأمريكية من أن تحقق انتصارات على السياسة الجزائرية منذ سنة 1812م مما مهد الطريق للدول الأخرى لأن تحذوا حذوها، فإنجلترا سیرت حملة بقيادة "اللورد اكسموث" للمطالبة باستخلاص آلات تجهيز السفن وغيرها من التجهيزات البحرية.

وكذلك منعت إنجلترا وفرنسا حرية التنقل البحري على الأسطول الجزائري تحت التهديد ولم يكتفوا بهذه الحملة الشرسة بل تعدى ذلك، حيث قامت المؤسسات الفرنسية سنة 1824م في عنابة والقاله بمساعدة ثورة القبائل وبتشجيع من القناصل والهيئات البرلمانية الانجليزية.³

1 ناصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية، المرجع السابق، ص (199-200).

2 مبار بن محمد الميلي، المرجع السابق، ص 166.

3 جون ب وولف، المرجع السابق، ص 19.

وكان من نتائج انتهاء حروب الخلافة الاسبانية التفرغ
لإضعاف الأسطول الجزائري خاصة بعد أن أصبح الانجليز متمركزين
بقوة في البحر الأبيض المتوسط في جبل طارق وخليج فيصو ١٧٤٠
وجزيرة ماهون، ضف إلى ذلك حصن الفرنسيون قواعدهم في ملولون
ومرسيليا وهذا الطوق ضيق الخناق على مجال القرصنة الجزائرية بينما
اشترى الهولنديون والدول الأوربية الأخرى التجارية حصانتهم من الهجوم
بدفع أتاوة في شكل نقود أو معدات حربية.

حتى الاتفاقيات التي دأبت الجزائر على عقدها مع الدول
الأوربية والتي غالبا ما نصت على حرية الملاحة وحق المتاجرة قد
قيدت حرية النشاط البحري الجزائري فادى ذلك إلى نزاعات دولية
عند ممارسة الجزائر حقها فيه وجعل الدول الأوربية تفرض سيطرتها
البحرية بحجة أن الجزائر خرقت الاتفاقية وهذا ما يسمح لهم
باستخدام أسلوب المواجهة العسكرية لإرجاع حقهم المزعوم وتوقيع
اتفاقيات وفق مصالحهم ومن أمثلتها الكثير فنجد :

✓ معاهدة سنة ١746م مع الدانمارك وبموجبها استطاعت إيقاف
عملية القرصنة ضد سفنها وتخفيض الرسوم الجمركية على
الواردات القادمة إلى الجزائر من 10% إلى 5% مثلما فعله الانجليز
والفرنسيين والهولنديين^١.

✓ معاهدة مع هامبورغ سنة ١7١5م تضمنت عدة بنود منها :

١ ناصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية، المرجع السابق، ص ١99.

2 صالح عباد، المرجع السابق، ص ١63.

✓ حرية السفن الهامبرغية بالمرور إلى ميناء الجزائر والموانئ التابعة لها مع احترام تقاليد الدولتين.

✓ تخفيض رسومها الجمركية إلى 5% مثل الانجليز والهولنديين.

✓ عدم مطالبة الجزائر برسوم السلع المحضرة مثل : البارود والأخشاب والحبال والقطران.

✓ أن لا تسمح الجزائر لسفن أيالها سواء كانت الكبيرة أو الصغيرة بالتسليح للغزو في البلدان المعادية لهامبورغ مهاجمة سفنها.¹ وتعتبر هذه المعاهدة من أهم المعاهدات التي عقدت بحيث استطاعت هامبورغ وهي دولة أوروبية صغيرة مقارنة بالدول الأوربية الكبرى أن تحصل على امتيازات كبيرة وهذا ليس لأنها أصبحت دولة قوية ولكن لضعف دايات الجزائر والأسطول البحري.

✓ معاهدة البندقية سنة 1763م والتي كان من أهم بنودها هو : إيقاف عملية القرصنة ضد سفنها مع تحديد الرسوم على الواردات ب 5% بالإضافة إلى منع الاسترقاق وإعفاء السلع الحربية من الرسوم الجمركية.

وعقب هذه التوترات التي عرفت العلاقات الفرنسية الجزائرية أبرمت معاهدة 1764م وجاءت هذه المرة بعد موقف فرنسا من احتلال الأسبان لوهران والمرسى الكبير، فاتهمت فرنسا بالتواطؤ مع اسبانيا من جهة، ومن جهة أخرى قامت بأعمال قرصنة ضد السفن الجزائرية مع خرق معاهدة الباستيون فجاءت هذه المعاهدة عبارة عن توضيحات

1 جمال قنان، نصوص ووثائق، المرجع السابق، ص 167.

وباستيادان على معاهدة سنة 1810م السابقة ويعوجب هذه المعاهدة استرجعت فرنسا امتياز حصن الباستيون.

✓ المعاهدة الأسبانية الحرائرية سنة 1785م وكان من أهم بنودها .

✓ حرية تداول المارمين في البحر دون قيام أي طرف بأعمال تضر الآخر أو لزعة مئذرا بحجة ما

✓ أن رسوم الأبال بتقديم المساعدة للسفن التجارية الأسبانية مع حرية التفتيش

✓ السماح للسفن الحرائرية بالرسو في جميع موانئ اسبانيا في حالة اضطرارها.

✓ السماح للتجار الأسبانيين بحرية التجارة بالموانئ الجزائرية مع دفع رسوم مماثلة للسفن الأصليين (الجزائريين).

تعتبر هذه المعاهدة من أخف المعاهدات وهذا بسبب الحرب الدائمة بين اسبانيا والجزائر والتي عرفت بحرب 300 سنة حسب قول توفيق المدني جاءت حل هذه المعاهدات لتؤكد ضعف الدولة الجزائرية وتوضح صورة التكالب الأوربي عليها والتسابق في الحصول على أكبر قدرا من التنازلات. لكن قرار الحكومة الفرنسية بالإعلان عن تسيير حملة عسكرية ضد الجزائر قد حسم ذلك الصراع المير الذي دام بينهما ثلاثة قرون ونصف تقريبا.

1 صالح عباد، المرجع السابق، ص 163.
2 جمال قنان، المرجع السابق، ص 215-216.

وهذا القرار كان نتيجة حتمية للتوجه الذي اتخذته الدبلوماسية الفرنسية في تعاملاتها مع السياسة الجزائرية منذ سنة 1820م فقبل هذا التاريخ بحوالي 18 سنة كانت الحكومة الفرنسية تعتمد دائما من حين لآخر إلى التلويح بإمكانية استخدام القوة ولكن الفكرة كانت تتجه دائما إلى القيام بعملية القصف لمدينة الجزائر. أما التفكير في تجريد حملة برية فقد كان مستبعدا خاصة بعد الكارثة التي لحقت بمحاولة الملك "لويس الرابع عشر" لاحتلال مدينة جيجل والاستقرار بها سنة 1664م.¹

وما أن حلت سنة 1827م حتى قررت الأساطيل الانجليزية والفرنسية والروسية مواجهة الأسطول العثماني وحليفه الأسطول الجزائري بعد حصار دام أربعة أشهر وكان ذلك في 20 أكتوبر 1827م تمكن أسطول المتحالف المجهز بأحسن التجهيزات أن يحطم الأسطولين معلنا بذلك عن نهاية هذه القوة العظمى التي سادت البحر المتوسط لفترات طويلة من الزمن، لقد قضت معركة نافارين على معظم قطع الأسطول الجزائري فلم يعد قادرا على تجديد هذه القطع في ظل المشاكل السياسية والاقتصادية والأمنية... التي كانت تتخبط فيها الدولة الجزائرية.

1 جمال قنّان، العلاقات الفرنسية الجزائرية 1830/1790، (دن ط)، منشورات المتحف الوطني للمجاهد : الجزائر (1999)م، ص 368.

الخاتمة

نخلص في نهاية الفصل إلى أن النشاط البحري للأسطول الجزائري أثر طوال فترات ازدهاره على كل المجالات الحيوية للدولة الجزائرية، فكلما كانت عائدات القرصنة كبيرة رافقها استقرار سياسي وازدهار اقتصادي ونمو اجتماعي وكلما تراجعت هذه العائدات عانت الجزائر من اضطرابات في علاقتها الخارجية مع انعكاسه على المجتمع فتزداد الضرائب مع انخفاض في المستوى المعيشي الذي يؤدي إلى انتشار الأمراض والفتن.

وتلك المعاهدات التي وقعتها الجزائر مع الدول المتوسطية مكنتها من بسط نفوذها على البحر المتوسط وهذا أثناء قوة الأسطول البحري ولكن في مرحلة ضعفه عادت عليها بالوبال داخلياً وخارجياً رغم محاولتها التخلص من هذه العوائق بترميم الأسطول إلا أن تلك الترميمات لم تأتي بأكلها، فسرعان ما انهار هذا الأسطول أما الأساطيل الأوربية ذات الخبرة والكفاءة الصناعية وقد كانت عملية القرصنة مورداً هاماً لخزينة الدولة الجزائرية ولصيانة سفن القرصنة من خلال الإتاوات والضرائب المتمثلة في شكل قطع الأسطول ساهمت في تجديده باستمرار. لقد كانت نهاية هذا النشاط عقب مؤتمر فيينا سنة 1815م، وإكس لا شابال 1818، اللذين أنهيا تجارة الرقيق وتحرير الأسرى المسيحيين في شمال إفريقيا¹. لذا

1- عبد الكريم غلاب، قراءة جديدة في تاريخ المغرب العربي (عصر الإمبراطورية العهد التركي في تونس والجزائر) ج2، دار الغرب الإسلامي : بيروت (2005م)، ص 378.

سارعت بريطانيا في تطبيق قراراتهما مستغلة في ذلك الثورات الانفصالية التي عرفتھا الإمبراطورية العثمانية لتسيير حملة إلى الجزائر عرفت بحملة اللورد اكسموث سنة 1816م والتي أجبرت الجزائر على تحرير الأسرى والوعد بإنهاء الاسترقاق وجاء مؤتمر اكس لاشابيل (1818)م ليؤكد على نهاية القرصنة الجزائرية بصفة نظرية من خلال الإشعار الذي أرسلته الدول الأوروبية إلى الداي حسين باشا سنة 1819م لكن القرصنة الجزائرية انتهت عمليا سنة 1830م باحتلال فرنسا للجزائر.

